



Przedsiębiorstwo Handlowo – Usługowe
„LIBRA” Andrzej Nieznaj
KOŁOBRZEG

ATEST LIBRA nr 02/02/2024

**DOT: OKREŚLENIA STANU TECHNICZNEGO I WARTOŚCI
ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM
I PRYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ**



Atest sporządził - w dobrej wierze, w oparciu o zebrane materiały i posiadane informacje, bez przesądzenia o odpowiedzialności Armatora, Ubezpieczyciela ani którejkolwiek z zainteresowanych stron

Zaprzyiężony Ekspert Krajowej Izby Gospodarki Morskiej

mgr inż. Marek Padjas Nr Rej. 0107

na zlecenie Armatora łodzi „ŁR-OIRM-1”

Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Słupsku

SZTUTOWO - KOŁOBRZEG 2024 r

DOKUMENTACJA

DOKUMENTACJA ZAWIERA

1. CEL OPRACOWANIA.
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.
3. STAN RZECZOWY:
 - 3.1 OPIS OGÓLNY ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;
 - 3.2 PODSTAWOWE DANE ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;
 - 3.3 OPIS FAKTYCZNEGO STANU TECHNICZNEGO ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;
 - 3.3.1. KADŁUB ŁODZI Z WYPOSAŻENIEM;
 - 3.3.2. SILNIK PRZYCZEPNY DO ŁODZI „ŁR-OIRM-1”;
 - 3.3.3. PRZYCZEPA PODŁODZIOWA.
4. OKREŚLENIE WARTOŚCI ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;
 - 4.1 OKREŚLENIE PROCENTOWEGO STOPNIA ZUŻYCIA ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ;
 - 4.2 WYLICZENIE WARTOŚCI ŁODZI MOTOROWEJ ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ.
5. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA - 18 opisanych zdjęć fotograficznych.
6. ZAŁĄCZNIKI
 - ✓ Kopia „Dokumentu Rejestracyjnego Nr rejestracyjny statku A/3838/2014 Wydany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni dnia 04.09.2014 r
 - ✓ Kopia Karta Bezpieczeństwa „Ł” nr 543/GDY/2020 Wydana przez Urząd Morski w Gdyni dnia 09 grudnia 2020r
 - ✓ Kopia Świadectwo Klasy nr B-40757/21 Wydany przez Polski Rejestr Statków 21.02.2021r ważne do 30.09.2021r
 - ✓ Kopia Dowodu rejestracyjnego przyczepy podłodziowej GS 4693A



Dot. Określenie stanu technicznego i wartości łodzi „ ŁR-OIRM-1”wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2024-02-19

Strona 3 z 20

DOKUMENTACJA

1. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie stanu technicznego i aktualnej wartości łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową.

Określenie wartości łodzi dokonano w oparciu o:

- analizę dokumentów prawno-żeglugowych
- ocenę stanu technicznego potwierdzoną dokumentami z ostatnich przeglądów i oględzinami łodzi, przeglądem jego urządzeń i wyposażenia w czasie postępu w Biurze Terenowym Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Sztutowie

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania stanowią:

- Zlecenie Właściciela łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową – Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego
- Oględziny łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową, przegląd wyposażenia.

Dokumenty łodzi i przyczepy

Dowodu rejestracyjnego przyczepy podłodziowej GS 4693A

Karta Bezpieczeństwa „Ł” nr 543/GDY/2020 Wydana przez Urząd Morski w Gdyni dnia 09 grudnia 2020r ważne do 30.09.2025

Dokument Rejestracyjny Nr rejestracyjny statku A/3838/2014 Wydany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni dnia 04.09.2014 r

Świadectwo Klasy Łodzi nr B-40757/21 Wydany przez Polski Rejestr Statków 21.02.2021r ważne do 08.02.2025r

3. STAN RZECZOWY

3.1 OPIS OGÓLNY ŁODZI

W 2014 roku w firmie Polyester Yacht s.c. Niezychowice została zbudowana jednostka pływająca łódź „ŁR- OIRM-1”. Jednostka została zakupiona przez Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Słupsku. W Gdyńskim Urzędzie Morskim jednostka została zarejestrowana jako łódź pod nazwą „ ŁR-OIRM-1”nr B-40757/21 klasa bKM 1 op pat x.R-OIRM-1”; numer rejestru A/3838/2014. Świadectwo klasy zostało wystawione przez Polski Rejestr Statków.

Łódź była wykorzystywana na Zatoce Puckiej i Zalewie Wiślanym podczas rejsów patrolowo – inspekcyjnych do transportowania inspektorów na jednostki rybackie i wędkarskie. W trakcie eksploatacji prowadzono kontrolę narzędzi połowowych używanych przez rybaków łodziowych. Podejmowano nielegalnie postawione sieci rybackie. Inspektorzy operowali w różnych warunkach hydrometeorologicznych, w strefach przybrzeżnych, płyciznach i mieliznach. Transport łodzi odbywał się przy pomocy przyczepy podłodziowej. Łódź każdorazowo była wodowana i podnoszona w miejscach nie tylko do tego przystosowanych. Wynikało to ze specyfiki wykonywania zadań służbowych.

DOKUMENTACJA

3.2 PODSTAWOWE DANE ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYZCERNYM I PRZYZCERNĄ PODŁODZIOWĄ

1	WŁAŚCICIEL	Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego ul. Jana Pawła II nr 1 76-200 Słupsk
2	ARMATOR	Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego ul. Jana Pawła II nr 1 76-200 Słupsk
3	DOKUMENT REJESTRACYJNY STATKU	Nazwa statku „ ŁR-OIRM-1” Nr rejestracyjny statku A/3838/2014 Wydany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni dnia 04.09.2014 r
4	KARTA BEZPIECZEŃSTWA	KARTA BEZPIECZEŃSTWA „Ł” nr 543/GDY/2020 Wydana przez Urząd Morski w Gdyni dnia 09 grudnia 2020r
5	ŚWIADECTWO KLASY PRS	ŚWIADECTWO KLASY nr B-40757/21 Wydany przez Polski Rejestr Statków 21.02.2021r ważne do 30.09.2021r
6	KLASA PRS	(bKM 2) op pat x d
7	NR REJESTRU PRS	628911
8	TYP STATKU	łódź
	KADŁUB	MARION 410/PL-PLYMAR60F414
9	MATERIAŁ	Laminat Ips
10	PORT MACIERZYSTY	Władysławowo
11	ROK BUDOWY	2014
12	STOCZNIA	Polyester Yacht s.c. Niezychowice
13	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	4,10 m
14	SZEROKOŚĆ	1,60 m
15	ZANURZENIE	0,15 m
16	WYSOKOŚĆ BOCZNA	0,70 m
16	NAPĘD	silnik przyczepny EVINRUDE EV15 HP benzynowy moc 11 kW, nr silnika 81012020.
17	URZĄDZENIA NAWIGACYJNE	światła nawigacyjne, reflektor radarowy, kompas
18	PRZEZNACZENIE	Łódź inspekcyjna
19	PRZYZCERPA PODŁODZIOWA	Breinderup
20	NUMER IDENTYFIKACYJNY	UH2000A01XEP476971
21	NUMER REJESTRACYJNY	GS 4693A
22	MAKSYMALNA MASA CAŁKOWITA	500 KG
23	DOPUSZCZALNA ŁADOWNOŚĆ	375 KG
24	MASA WŁASNA	125 KG
25	ROK PRODUKCJI	2014



DOKUMENTACJA

3.3 OPIS STANU FAKTYCZNEGO ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYPĘĄ PODŁODZIOWĄ ;

Ocenę stanu faktycznego łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową dokonano w oparciu o istniejącą dokumentację i oględziny jednostki, przegląd wyposażenia i urządzeń w czasie postoju łodzi w Biurze Terenowym Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Sztutowie dnia 13.02.2024r. w obecności przedstawiciela Właściciela łodzi Pana Tomasza Simlat.

Atesty sprzętu, środków ratunkowych i mechanizmów w czasie inspekcji posiadają datę ważności.

Mechanizmy jednostki i wyposażenie są sprawne.

W celu przeprowadzenia oceny stanu technicznego łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową, podzielono na grupy ciężarowo-wartościowe i oceniano stan zużycia stosując wskaźnik zużycia.

Wskaźnik zużycia to stosunek zużycia rzeczywistego do zużycia dopuszczalnego.

Dla łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową przyjęto następujące grupy ciężarowo – wartościowe:

3.3.1. KADŁUB ŁODZI „ŁR-OIRM-1” Z WYPOSAŻENIEM – UDZIAŁ 30%:

Kadłub łodzi wykonany z laminatu lps.

W części dziobowej komora wypornościowa.

Sterowanie łodzi odbywa się za pomocą silnika przyczepnego i manetki obrotów.

Oględziny kadłuba wykazują niewiele uszkodzeń:

- kadłub w części podwodnej nie posiada widocznych uszkodzeń
- zewnętrzne powłoki laminatu w stanie dobrym;
- powłoki żelkotu na elementach z laminatu: widoczne ślady długotrwałej eksploatacji.

Wyposażenie dodatkowe:

- koło ratunkowe 1 szt.
- pasy ratunkowe 2 szt.
- rakiety spadochronowe czerwone 3 szt.
- pławka dymna pomarańczowa 1 szt.
- radiotelefon VHF 1 szt.
- gaśnica 1 szt.
- kompas 1 szt.
- róg mgłowy 1 szt.
- apteczka 1 szt.
- latarka 1 szt.
- reflektor radarowy 1 szt.
- światła nawigacyjne burtowe zielone i czerwone, białe 360° po 1 szt.

Wyliczony w oparciu o przeprowadzone oględziny zewnętrzne oraz dokumentację poszycia oraz wyposażenia wskaźnik zużycia kadłuba łodzi oceniam na – **0,30**.

3.3.2. SILNIK PRZYCZEPNY ŁODZI „ŁR-OIRM-1” - 45%:

Napęd główny łodzi „ŁR-OIRM-1” stanowi silnik przyczepny EVINRUDE 15 benzynowy o mocy 11 kW, nr silnika 81012020

W oparciu o przeprowadzone oględziny stwierdzam:

- silnik daje się uruchomić;
 - silnik wizualnie jest w stanie dobrym, wymaga jednak przeglądu przez specjalistyczną stację serwisową;
- Śruba napędowa w dobrym stanie – płyty nie mają śladów uszkodzeń. Widoczne ślady długotrwałej eksploatacji w różnych warunkach.

Stopień zużycia silnika głównego określony na podstawie oględzin zewnętrznych wynosi – **0,30**.

3.3.3. PRZYPĘĄ PODŁODZIOWA ŁODZI „ŁR-OIRM-1” - 30%:

Przyczepa podłodziowa służąca do transportu i przechowywania łodzi typu lekkiego wyprodukowana w firmie Breinderup numer identyfikacyjny UH2000A01XEP476971; numer rejestracyjny GS 4693A

W oparciu o przeprowadzone oględziny stwierdzam:

Przyczepa była intensywnie eksploatowana. Jednak właściwa konserwacja i przechowywanie pozwalają na stwierdzenie, że po przeprowadzeniu niezbędnych napraw nadaje się do dalszej eksploatacji.

Wyliczony w oparciu o przeprowadzone oględziny zewnętrzne oraz dokumentację wskaźnik zużycia przyczepy oceniam na – **0,20**

DOKUMENTACJA

4. OKREŚLENIE WARTOŚCI ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIWĄ

4.1 OKREŚLENIE PROCENTOWEGO STOPNIA ZUŻYCIA ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIWĄ

Lp	Nazwa grupy urządzeń	Udział ciężarowo – wartościowy w % (A)	Wskaźnik zużycia dla danej grupy urządzeń (B)	Procentowy wskaźnik zużycia grupy urządzeń w % (C) C = A x B
1	Kadłub z wyposażeniem	30	0,30	9,00
2	Silnik przyczepny	45	0,30	13,50
3	Przyczepa podłodziowa	30	0,20	6,00
		100	RAZEM	18,50 %

Wyliczony procentowy wskaźnik zużycia zwiększam o 0,30% za każdy rok eksploatacji jednostki. Jest to uzasadnione pogorszeniem się stanu technicznego łodzi, silnika i przyczepy trudnego do ustalenia przy przeglądach np. w miejscach trudnodostępnych, na skutek starzenia się materiałów, grafityzacji, a także obniżenia nowoczesności z upływem lat eksploatacji łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziwą – rok budowy 2014 – stąd wiek łodzi – 10 lat x 0,30% = 3,00%

Stąd całkowity procentowy wskaźnik zużycia łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziwą - Z wynosi:

$$Z = 18,50\% + 3,00\% = 21,50\%$$

$$\underline{\underline{Z = 21,50 \% \text{ do wyliczeń}}}$$

4.2 WYLICZENIE WARTOŚCI ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIWĄ;

W celu określenia wartości łodzi posługuję się formułą podaną w Zarządzeniu Ministra Żeglugi Nr 106 z dnia 10 czerwca 1968 r, która to formuła pokrywa się z wzorem podanym w „Vademecum Rzeczoznawcy Nieruchomości” / Zasady wyceny maszyn i urządzeń/ oraz z wzorem dr COMMENZA - powszechnie stosowanym na międzynarodowym rynku do wyceny jednostek pływających, a mianowicie:

$$C = Wp \times K \times (1 - Z/100) \times E$$

Gdzie:

C - aktualna wartość łodzi

Wp – wartość nowej łodzi tej klasy co łódź „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziwą;

K - współczynnik nowoczesności od 0 do 1, ujmujący aspekty konstrukcyjne, technologiczne, socjalne, ekologiczne, ekonomiczne i modernizację jednostki;

Dla jednostki łódź „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziwą

- głównie z uwagi eksploatację, wyposażenie przyjmuję do wyliczeń współczynnik na poziomie K = 1

Z - całkowity procent zużycia łodzi (uwzględniający % zużycia za każdy rok eksploatacji) = 21,50 %

E - współczynnik uwzględniający sytuację rynkową = 0,8

W uzasadnieniu współczynnika E:

współczynnik uwzględniający sytuację rynkową = 0,8 - ponieważ jest dużo na rynku jednostek nowych i używanych o parametrach takich jak łódź „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziwą



Dot. Określenie stanu technicznego i wartości łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2024-02-19

Strona 7 z 20

DOKUMENTACJA

Wp - W celu określenia wartości Wp - nowej jednostki klasy łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową przyjmuję średnią wartość tej klasy jednostek będących na rynku krajowym budowanych - obecnie w polskich firmach. Do obliczeń przyjęto wartość średnią (4 000 PLN BRUTTO) wartości należy przyjąć (cena standardowa zakupu w firmie Polyester Yacht s.c. Niezychowice bez silnika (silnik około 7000 PLN BRUTTO); przyczepa podłodziowa (wartość około 5000,00 PLN BRUTTO)

$$Wp = 16\ 000\ \text{zł}$$

$$C = Wp \times K \times (1 - Z/100) \times E$$

$$C = 16\ 000 \times 1 \times (1 - 21,50/100) \times 0,8$$

$$\underline{C = 10048,00\ \text{zł}}$$

Wartość całkowita łodzi „ŁR-OIRM-1” wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową określona na dzień 19.02.2024 r wynosi:

10048,00 zł

słownie : dziesięć tysięcy czterdzieści osiem złotych

REASUMUJĄC: W OPARCIU O PRZEPROWADZONE OGLĘDZINY STAN TECHNICZNY ŁODZI „ŁR-OIRM-1” WRAZ Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ OCENIAM JAKO DOBRY JEDNOSTKA NADAJE SIĘ DO DALSZEJ EKSPLOATACJI.

DOKUMENTACJA

4.3 RYNKOWA ANALIZA PORÓWNAWCZA WARTOŚCI JACHTÓW MOTOROWYCH

5. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Foto nr 1 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie



Foto nr 2 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie



Foto nr 3 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie



Foto nr 4 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie



Foto nr 5 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (wyposażenie)

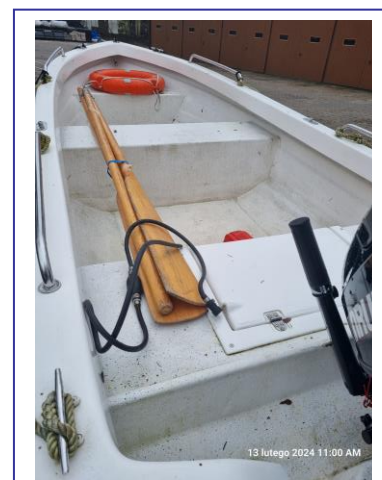


Foto nr 6 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (wyposażenie)

DOKUMENTACJA



Foto nr 7 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie

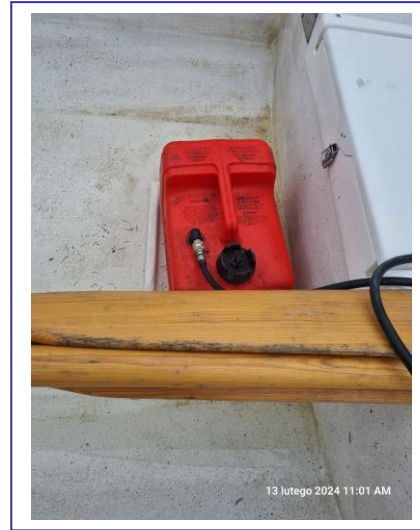


Foto nr 8 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (zbiornik paliwa)



Foto nr 9 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (bakista)



Foto nr 10 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (wyposażenie dodatkowe)



Foto nr 11 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (radiotelefon Entel UK Limited)



Foto nr 12 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (tabliczka znamionowa silnika)

DOKUMENTACJA



Foto nr 13 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie – silnik Evinrude



Foto nr 14 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie – silnik Evinrude



Foto nr 15 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (śruba napędowa)



Foto nr 16 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (tabliczka znamionowa przyczepy podłodziowej)





Foto nr 17 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (wyciągarka przyczepy podłodziowej)



Foto nr 18 Łódź „ŁR-OIRM-1” w Biurze Terenowym GIRM w Sztutowie (przyczepa podłodziowa)

DOKUMENTACJA

		0000004285
RZECZPOSPOLITA POLSKA		NA WODACH WOLNYCH OD LODU W PORZE DZIENNEJ
KARTA BEZPIECZEŃSTWA "Ł"		
Nr 543/GDY/2020		
wydana na podstawie		
art. 23 ust.1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 228, poz. 1368 z późn.zm.)		
W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ		
przez Urząd Morski w Gdyni		
Nazwa statku: ŁR-OIRM-1	Armator: Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego - SŁUPSK	Sygnal rozpoznawczy: SPG6046
Port macierzysty: Władysławowo	Nr rejestru: A/3838/2014	Klasa: (bKM 2) op pat x d
Typ statku: łódź patrolowa	Materiał: laminat ps	
Rok budowy: 2014	Stocznia: POLYESTER YACHT S.C.	
Pojemność brutto:	Pojemność netto:	Nośność: 0,40 t
Długość całkowita: 4,10 m	Długość między pionami:	Min.wolna burta: 0,45 m
Wolna burta:	Wysokość boczna: 0,70 m	Zanurzenie maks.: 0,15 m
Szerokość: 1,60 m	Liczba grodzi wodoszczelnych:	
Napęd: (liczba, typ, moc [KW], nr fabryczny)		
Silnik spalinowy przyczepny, EVINRUDE 15 o mocy 11,0 kW		
Kotwice (liczba, ciężar)		
Łańcuch (lina kotwiczna) liczba, długość		
Wyposażenie:		
tratwa ratunkowa	gaśnice	1 reflektor radarowy
koła ratunkowe	1 koc gaśniczy	1 światła nawigacyjne
pasy ratunkowe	2 rękawice ognioochronne	masztowe
kombinezony ratunkowe	2 wiadro p.poż.	rufowe
wyrzutnia linki ratunkowej	toporek	burtowe zielone
rakiety spadochronowe czerwone	3 kompas	1 burtowe czerwone
pochodnie czerwone	sonda	1 pozycyjne komb.
plawka dymna pomarańczowa	1 róg mgłowy	1 białe 360°
radiotelefon VHF	1 apteczka	1 czerwone 360°
radar	1 latarka elektryczna	-
GPS	1 dryfkotwa	-
Załoga:		
Motorowodny sternik morski + sternik motorowodny: łącznie 2 osoby		
Inne wymagania i warunki:		
Załoga musi posiadać 4 podstawowe certyfikaty przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa (STCW) + świadectwo rtfn VHF dla kierownika jednostki		
NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do żeglugi jako ŁÓDŹ PATROLOWA		
w Zatoka Pucka, Zalew Wiślany	przy sile wiatru	6 "B i stanie morza (wysokość fal m)
w	przy sile wiatru	"B i stanie morza (wysokość fali m)
Niniejsza karta ważna jest do dnia: 2025-09-30		
Niniejsza Karta traci ważność, jeżeli statek zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku okresowego potwierdzenia.		
Wydano w:		
Gdynia, 2020-12-09		
Miejscowość, data		
		Z wst. DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI <i>Kat. E. inż. Jacek Kotowski</i> Główny Inspektor 1/2 Inspektor Państwa Bandery (PSC)

DOKUMENTACJA

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH I POŚREDNIEJ

ZAŚWIADCZA SIĘ, na podstawie przeprowadzonej inspekcji, że statek spełnia stosowne wymagania

Inspekcja roczna:

Gdynia, 27.09.2021

Miejscowość, data



Pieczęć

Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

mgr ~~Witold Koszałkowski~~
Starszy Inspektor
Inspektoratu Państwa Bandery (FSC)

Podpis

Inspekcja roczna/pośrednia*:

Gdynia, 20.09.2022

Miejscowość, data



Pieczęć

Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

kpt. ż.w. inż. Jerzy Kotowski
Główny Inspektor
Inspektoratu Państwa Bandery (FSC)

Podpis

Inspekcja roczna/pośrednia*:

Gdynia, 25.09.2023

Miejscowość, data



Pieczęć

Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

kpt. ż.w. inż. Jerzy Kotowski
Główny Inspektor
Inspektoratu Państwa Bandery (FSC)

Podpis

Inspekcja roczna:

Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

DOKUMENTACJA



RZECZPOSPOLITA POLSKA

REPUBLIC OF POLAND

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni

DOKUMENT REJESTRACYJNY STATKU

Zaświadcza się, że niżej opisany statek został zarejestrowany w dniu **04.09.2014 r.** przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni i wpisany do rejestru statków morskich pod nr: **A/3838/2014**

z uwzględnieniem następujących danych:

1. Nazwa statku: **LR-OIRM-1**
2. Nr IMO: **-**
Sygnał wywoławczy: **-**
3. Port macierzysty: **Władysławowo**
4. Rok, miejsce budowy i nazwa stoczni lub budowniczego: **2014, Niezychowice, Polyester Yacht s.c.**
5. Rodzaj i przeznaczenie statku: **Łódź patrolowa**
6. Materiał główny: **laminat**
7. Rodzaj napędu: typ silnika **silnik Evinrude EV 15 HP 15"**
moc silnika (kW) **moc 11 kW**
8. Długość całkowita [m]: **4,10 m**
Szerokość całkowita [m]: **1,60 m**
9. Właściciel: **Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego
ul. Jana Pawła II nr 1, 76-200 Słupsk**
10. Armator: **Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego
ul. Jana Pawła II nr 1, 76-200 Słupsk**

Zaświadczenie niniejsze wydano na podstawie § 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 kwietnia 2004 r w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich (Dz. U. Nr 102, poz.1074).

Dyrektor Urzędu Morskiego

Gdynia, dnia 08.04.2019 r.



Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

Sipa
mgr Krzysztof Sipa
Z-ca Głównego Inspektora
Inspektoratu Państwa Bandery (FSC)

DOKUMENTACJA



PREZES

URZĘDU KOMUNIKACJI ELEKTRONICZNEJ

Gdynia, 2 grudnia 2020 r.

OGD.ZKE.5101.486.2020.4

**Główny Inspektorat
Rybołówstwa Morskiego**
ul. Jana Pawła II 1/734
76-200 Słupsk

POZWOLENIE RADIOWE NR MA/0486/E/20 ważne do dnia 02.12.2030 r.

Na podstawie art. 143 ust. 1, 2 i 3, art. 145, art. 146 ust. 1 pkt. 1, art. 148 ust. 1 i 3, art. 232, art. 233 oraz art. 206 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2460 ze zm.), zwanej dalej „Pt”, w związku z art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 256 z późn. zm.), zwanej dalej „K.p.a.” oraz Upoważnienia Prezesa UKE Nr 118/2020 z dnia 06 listopada 2020 r., po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego dnia 19.11.2020 r. o wydanie pozwolenia radiowego.

1. Udzielam Wnioskodawcy:

Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego
ul. Jana Pawła II 1/734
76-200 Słupsk

pozwolenia radiowego na używanie stacji statkowej w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i żegludze śródlądowej.

2. Warunki wykorzystywania częstotliwości m.in. częstotliwość, lokalizacja urządzeń, sygnały identyfikacyjne, podstawowe parametry techniczne oraz wyróżnik typu i nazwa producenta urządzeń radiowych określone zostały w załączniku do niniejszego pozwolenia, stanowiącym jego integralną część.

3. Datą rozpoczęcia używania urządzeń radiowych objętych niniejszym pozwoleniem oraz wykorzystywania częstotliwości jest dzień doręczenia niniejszej decyzji.

4. Pozwolenie jest ważne do dnia 02.12.2030 r.

5. Niniejsze pozwolenie nie zwalnia Wnioskodawcy od uzyskania innych przewidzianych prawem zezwoleń i decyzji administracyjnych oraz zgody właściciela lub administratora obiektu, odpowiednich dla lokalizacji urządzenia radiowego, na instalację urządzeń objętych niniejszym pozwoleniem.

6. Obsługiwanie urządzenia radiowego objętego niniejszym pozwoleniem radiowym wymaga posiadania świadectwa operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i żegludgi śródlądowej





Dot. Określenie stanu technicznego i wartości łodzi „ ŁR-OIRM-1”wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2024-02-19

Strona 15 z 20

DOKUMENTACJA

ZAŁĄCZNIK DO POZWOLENIA RADIOWEGO NR MA/0486/E/20

(Ship Station Licence, Licence de Station de Navire, Licencia de Estación de Barco)

1	Nazwa statku, na którym zlokalizowane są urządzenia	2	Znak wywoławczy i sygnały identyfikacyjne	3	Kategoria stacji	
	ŁR-OIRM-1 SRV		SPG6046		OT/HX	
4	Podmiot uprawniony	Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego ul. Jana Pawła II 1/734 76-200 Słupsk				
	Rodzaje urządzeń	Typ	Producent	Moc[W]	Rodzaj emisji	Wykorzystywane częstotliwości
5	Nadajniki komunikacyjne	HT644	Entel UK Limited	5	G3E	PASMO V z wyłączeniem kanału 70
6	Nadajniki ratunkowe	-	-	-	-	-
7	Inne	-	-	-	-	-

z up. Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej

Dyrektor Delegatury

Urzędu Komunikacji Elektronicznej w Gdyni

Marek Stęchły

DOKUMENTACJA

5p

**ŚWIADECTWO KLASY ŁODZI**

Nr B-40757/21

Nazwa łodzi	ŁR-OIRM-1	Nr Rejestru PRS	628911		
Armator	Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego, ul. Jana Pawła II 1, 76-200 Słupsk	Port macierzysty	Władysławowo		
Budowniczy	Polyester Yacht s.c., Niezychowice	Rok budowy	2014		
Typ/Nr budowy	MARION 410 / PL-PLYMAR60F414	Materiał kadłuba	Ips		
Długość kadłuba	4,10 m	Szerokość	1,60 m	Wysokość boczna	0,70 m
Długość maksymalna	— m	Pojemność brutto	—	Zanurzenie	0,15 m
Masa łodzi pustej	0,1 t	Nośność	0,4 t	Minimalna wolna burta	0,45 m
Maksymalna prędkość	15,0 kn	Maksymalna liczba osób	2	Wysokość nad wodnicą	— m
Wskaźnik wyposażenia	10 m ²	Zanurzenie z pędnikiem	0,20 m		
Silnik napędowy: Wytwórca, typ, rodzaj Evinrude, 15, benzynowy przyczepny					
Moc [kW]	11,0	Liczba obrotów [1/min]	5500	Nr silnika	81012020

Informacje dodatkowe —

Data zakończenia przeglądu stanowiącego podstawę wydania niniejszego świadectwa 2020-09-30

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu Polski Rejestr Statków zaświadcza, że łódź, jej stałe urządzenia oraz wyposażenie odpowiadają wymaganiom Przepisów klasyfikacji i budowy łodzi motorowych. W wyniku tego nadano klasę z symbolem:

(bKM 2) op pat x d**Podczas żeglugi należy przestrzegać ograniczeń eksploatacyjnych podanych na odwrocie.**

Warunki stałe —

Termin następnego odnowienia klasy 2025-09-30

Termin przeglądu pośredniego —

Wydano w



Gdańsk, 2021-02-08


Podpis

Polski Rejestr Statków oznacza Polski Rejestr Statków S.A. z siedzibą w Gdańsku, al. gen. Józefa Hallera 126, 80-416 Gdańsk, wpisany do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS: 0000019880. Polski Rejestr Statków, jego oddziały, spółki i inne podmioty zależne, kadra kierownicza, pracownicy, agenci są indywidualnie lub zbiorowo nazywani Polskim Rejestrem Statków lub w skrócie PRS.

DOKUMENTACJA

5p

Potwierdzenie przeglądu pośredniego

Na podstawie dokonanego przeglądu klasę potwierdza się.

Miejsce, data

pieczęć

Podpis

Stałe ograniczenia eksploatacyjne

- dopuszczalną siłę wiatru ogranicza się do 6^e Beauforta (14 m/s);
- przy pogarszaniu się warunków pogodowych łódź powinna kierować się do najbliższego miejsca schronienia;
- prędkość łodzi powinna być odpowiednio dostosowana do warunków żeglugi;
- łączna liczba załogi i pasażerów nie powinna być większa od podanej maksymalnej liczby osób, a liczba pasażerów nie powinna przekraczać 12 osób;
- łódź wyposażona w odpowiednie urządzenia holownicze może prowadzić prace holownicze, o ile holowane/pchane statki będą o długości < 20 m lub o iloczynnie długości, szerokości i zanurzenia < 100 m³ i nie będą to urządzenia pływające takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary i elewatory;
- łódź bez znaku wzmocnienia lodowego L nie powinna być eksploatowana w warunkach zalodzenia;
- należy stosować się do zaleceń dotyczących bezpieczeństwa statecznościowego zawartych w Przepisach i w zatwierdzonej *Informacji o stateczności*, o ile jest wymagana.

Tymczasowe ograniczenia eksploatacyjne i uwagi

OBJAŚNIENIA OKREŚLEŃ I SYMBOLI	
Długość kadłuba	- długość łodzi między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem steru i odbojnic
Szerokość	- szerokość łodzi w najszerszym miejscu na zewnętrznej powierzchni poszycia z pominięciem odbojnic
Wysokość boczna	- wysokość kadłuba mierzona w płaszczyźnie owręza od dolnej krawędzi stępki do pokładu/krawędzi burty
Długość maksymalna	- długość łodzi mierzona między skrajnymi punktami na rufie i na dziobie z uwzględnieniem odbojnic, steru, kosza rufowego i dziobowego, platformy rufowej, zewnętrznego pędnika, bukszprytu, itp., z wyjątkiem elementów, które można odłączyć bez użycia narzędzi
Pojemność brutto	- zgodnie ze Świadectwem pomiarowym
Zanurzenie	- największe zanurzenie łodzi załadowanej
Masa łodzi pustej	- masa łodzi całkowicie wyposażonej do żeglugi, ale bez ludzi, ładunku i zapasów
Nośność	- dopuszczalne (lub deklarowane) obciążenie łodzi (masa ludzi, ładunku i zapasów)
Minimalna wolna burta	- wolna burta na owręzu łodzi rybackiej lub roboczej przy dopuszczalnym obciążeniu łodzi
Maksymalna prędkość	- określana dla łodzi ślizgowych w węzłach lub km/h
Maksymalna liczba osób	- największa łączna liczba załogi i pasażerów; dla łodzi rybacko-turystycznych i roboczo-turystycznych podaje się drugą wartość przy przewozie pasażerów
Wysokość nad wodnicą	- wysokość nad wodnicą łodzi w stanie pustym, dla łodzi śródlądowych
Zasadnicze symbole klasy w zależności od rejonu żeglugi:	
*bK 2, *bK 3	- dla łodzi śródlądowej zbudowanej pod nadzorem PRS
*bKM III, *bKM IV, *bKM 2, *bKM 3	- dla łodzi przybrzeżnej zbudowanej pod nadzorem PRS
bK 2, bK 3	- dla łodzi śródlądowej zbudowanej pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej
bKM III, bKM IV, bKM 2, bKM 3	- dla łodzi przybrzeżnej zbudowanej pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej
(bK 2), (bK 3)	- dla łodzi śródlądowej zbudowanej bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej
(bKM III), (bKM IV), (bKM 2), (bKM 3)	- dla łodzi przybrzeżnej zbudowanej bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej
Rejony żeglugi:	
III	- żegluga po morskich wodach przybrzeżnych w odległości nie większej niż 20 mil morskich od linii brzegu
IV	- żegluga po morskich wodach przybrzeżnych w odległości nie większej niż 6 mil morskich od linii brzegu oraz żegluga po Zatoce Pomorskiej (do linii Cypel Nord Perd - Lm Niechorze) i Zatoce Gdańskiej (do linii Lm Hel - Lm Krynica Morska)
2	- żegluga po Zalewie Szczecińskim i Wiślanym, Zatoce Puckiej, Zbiorniku Włocławskim, na Śniardwach, Niegocinie i Mamrach
3	- żegluga po śródlądowych drogach wodnych nie wymienionych w rejonie 2 oraz po portach morskich
Dodatkowe znaki w symbolu klasy:	
op	- znak łodzi otwartej (bezpokładowej lub pokładowej o takiej konstrukcji, że do wnętrza łodzi może dostawać się woda)
hyb	- znak łodzi hybrydowej (RIB)
<1, <2	- skrócenie okresu ważności klasy odpowiednio do 1 roku, do 2 lat
pat, rob, ryb, tur, ryb/tur, rob/tur	- odpowiednio znak łodzi patrolowej, roboczej, rybackiej, turystycznej, rybacko-turystycznej, roboczo-turystycznej
x	- znak zwolnienia z przeglądu pośredniego łodzi przybrzeżnej; zwolnienie to dotyczy łodzi patrolowych i turystycznych o określonym wieku i stanie technicznym
n	- znak niezatapialności, który otrzymuje łódź spełniająca warunek niezatapialności określony w Przepisach
L	- znak wzmocnienia lodowego, który otrzymuje łódź przystosowana do żeglugi w drobno pokruszonych lodach oraz przy cienkiej skorupie lodowej
d	- znak ograniczenia pory dnia, który otrzymuje łódź przystosowana do żeglugi tylko w porze dziennej

Świadectwo niniejsze zostało wydane na podstawie Przepisów klasyfikacji i budowy łodzi motorowych. Świadectwo traci ważność w następujących wypadkach: po każdej awarii do czasu doprowadzenia łodzi do stanu odpowiadającego wymaganiom PRS i potwierdzonego przez inspektora PRS; po wprowadzeniu bez uzgodnienia z PRS przeróbek konstrukcyjnych łodzi lub jej wyposażenia; po przekroczeniu ustalonego rejonu żeglugi; w razie niewypełnienia stawianych przez PRS warunków, ograniczeń i zaleceń.

PRS wykonuje czynności nadzorcze z należytą starannością i dobrą praktyką, uwzględniając aktualny poziom wiedzy. Niemniej jednak, ani PRS, ani jego inspektorzy nie ponoszą odpowiedzialności cywilnej z tytułu ewentualnych szkód mogących powstać w związku lub w następstwie wykonywania tych czynności lub w wyniku przekazanych zleceniodawcy przez PRS informacji bądź ocen, niezależnie od tego, czy owe szkody były następstwem zaniedbania, błędu lub braku właściwej informacji. Jednakże, jeżeli zleceniodawca udowodni, że taka szkoda wynika z zaniedbania PRS lub jego inspektorów, PRS wypłaci zleceniodawcy odszkodowanie nie przekraczające wysokości opłaty należnej za wykonaną usługę, stanowiącą podstawę roszczenia zleceniodawcy. PRS w żadnym przypadku nie będzie ponosił odpowiedzialności z tytułu strat pośrednich (utruty spodziewanych korzyści, utraty kontraktu, utraty możliwości podjęcia działalności itp.) poniesionych przez zleceniodawcę, a mających związek z wykonywaniem zlecenia przez PRS.



Dot. Określenie stanu technicznego i wartości łodzi „ ŁR-OIRM-1”wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2024-02-19

Strona 19 z 20

DOKUMENTACJA

WYKONANIE USZEDŁOWE

<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO	<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO	<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO
<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO	<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO	<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO
<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO	<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO	<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO
<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO	<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO	<input checked="" type="checkbox"/> TERMIN BADAŃ TECHNICZNEGO

POWZETCZAJE:
Wpisane w pojeździe jest zobowiązany zgłosić w ciągu 30 dni organowi, który wydał dowód rejestracyjny, wszelkie zmiany danych zawartych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

LEGENDA:
A - data rejestracji pojazdu, B - data pierwszej rejestracji pojazdu, C - data posiadacza pojazdu / właściciela pojazdu, D - data pojazdu, E - numer rejestracyjny pojazdu, F - maksymalna masa całkowita, G - masa własna, H - okres ważności dowodu, I - data wydania dowodu rejestracyjnego, K - numer świadectwa homologacji pojazdu, P, PZ, PZL - dane silnika, Q1, Q2 - dopuszczalna masa całkowita pojazdu / zespołu pojazdów, R - typ pojazdu, S - dane silnika, S1, S2 - dopuszczalna masa całkowita przyczepy / zespołu przyczep, z hamulcem / bez hamulca, X - potwierdzenie przeprowadzenia badania technicznego pojazdu z skutkiem jego badania technicznego pojazdu.



Dot. Określenie stanu technicznego i wartości łodzi „ ŁR-OIRM-1”wraz z silnikiem przyczepnym i przyczepą podłodziową

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2024-02-19

Strona 20 z 20

DOKUMENTACJA