



PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWO-USŁUGOWE
„LIBRA” Andrzej Nieznaj
KOŁOBRZEG

ORZECZENIE TECHNICZNE ATEST LIBRA NR 01/05/2026

**OKREŚLENIE WARTOŚCI PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ
SPORTIS M-4500 „ŁM – OIRM 17”
SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU”
I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ
DLA CELÓW URZĘDOWYCH I UBEZPIECZENIOWYCH
NA DZIEŃ 20.05.2026R**



Atest sporządził - w dobrej wierze, w oparciu o zebrane materiały i posiadaną wiedzę,
bez przesądzania o odpowiedzialności Właściciela, Armatora, Ubezpieczyciela ani
którejkolwiek zainteresowanych stron na zlecenie
Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego.
- **Zaprzyiężony Ekspert Krajowej Izby Gospodarki Morskiej**
mgr inż. Marek Padjas Nr Rej. 0107
z Przedsiębiorstwa Handlowo-Usługowego „LIBRA” Andrzej Nieznaj w Kołobrzegu.

Władysławowo kwiecień - maj 2026r.



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-05

Strona 2 z 23

DOKUMENTACJA

1. CEL I PODSTAWA OPRACOWANIA ATESTU

DOKUMENTACJA ZAWIERA

1. CEL OPRACOWANIA.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA.

3. STAN RZECZOWY,

3.1 OPIS OGÓLNY PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

3.2 PODSTAWOWE DANE PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

3.3 OPIS FAKTYCZNEGO STANU TECHNICZNEGO PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

3.3.1. KADŁUB PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

3.3.2. URZĄDZENIA MASZYNOWE I ELEKTRYCZNE PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

4. OKREŚLENIE WARTOŚCI PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

4.1 OKREŚLENIE PROCENTOWEGO STOPNIA ZUŻYCIA PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

4.2 WYLICZENIE WARTOŚCI PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

5. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA - 18 opisanych zdjęć fotograficznych.

6. ZAŁĄCZNIKI

- Kopia Karty Bezpieczeństwa Jachtu Morskiego pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” Nr 249/KBŁ/SZC/21
- Kopia Certyfikatu zwolnienia statku nieobjętego umowami międzynarodowymi Nr 262/Z-N/SZC/21;
- Kopia Dowodu rejestracyjnego przyczepy podłodziowej



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-05

Strona 3 z 23

DOKUMENTACJA

1. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie stanu technicznego i aktualnej wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową

Określenie wartości łodzi dokonano w oparciu o:

- analizę dokumentów prawno-żeglugowych pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową
- ocenę stanu technicznego potwierdzoną dokumentami z ostatnich przeglądów i oględzinami łodzi, przeglądem jego urządzeń i wyposażenia w czasie postoju we Władysławowie dnia 27.04.2026r.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania stanowią:

- Zlecenie Właściciela pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową – Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego ul. Jana Pawła II nr 1 76-200 Słupsk
- Oględziny pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową, przegląd urządzeń i wyposażenia na terenie Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego - Biuro Terenowe we Władysławowie przy ulicy ul. Portowa 22, 84-120 Władysławowo w dniu 27.04.2026
- Analiza dokumentacji

3. STAN RZECZOWY

3.1 OPIS OGÓLNY JEDNSTKI

W 2011 roku została zbudowana jednostka pływająca klasy RIB typu S- 4200.

Jednostka została zakupiona przez Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie W Szczecińskim Urzędzie Morskim jednostka została zarejestrowana pod numerem UMS jako łódź patrolowa pod nazwą „ŁM – OIRM 17”. W czasie eksploatacji ze względu na nieszczelności tub dokonano naprawy w PZ SPORTIS. Łódź była wykorzystywana podczas rejsów morskich do transportowania inspektorów na jednostkę kontrolowaną. Łódź patrolowa „ŁM – OIRM 17” jako lekki środek pływający była także wykorzystywana w rejsach kontrolnych w strefie przybrzeżnej i wodach portowych będących w rejonie odpowiedzialności Głównego Inspektoratu Ochrony Rybołówstwa Morskiego w Słupsku. Przy pomocy łodzi patrolowej „ŁM – OIRM 17” kontrolowano łodzie i kutry rybackie oraz likwidowano sieci kłusowników.

Kadłub łodzi to laminat /LPS/ stanowiący dno plus tkanina gumowa pływaków HYPALON /RIB/.

Napęd łodzi stanowi zaburtowy silnik spalinowy TOHATSU o mocy 50 KM.

W porze zimowej przechowywana na lądzie na przyczepie podłodziowej na terenie bazy (garaż)

Bardzo dobra dzielność morska:

Kadłub z głębokim V doskonale rozcina fale. Łodzie prowadzą się bardzo pewnie, stabilnie i bezpiecznie nawet przy silnym zafalowaniu.

Trwałość materiałów: Starsze modele słyną z rewelacyjnych klejów, a tuby (często wykonywane z Hypalonu w wersjach profesjonalnych) wytrzymują bez problemu kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt lat intensywnej służby. Sztywny, mocny laminat: Konstrukcja dna jest bardzo masywna. Odporna na uderzenia o keję czy pływanie po mieliznach.

DOKUMENTACJA

3.2 PODSTAWOWE DANE PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 17”

1	WŁAŚCICIEL	GŁÓWNY INSPEKTORAT RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO
2	ARMATOR	GŁÓWNY INSPEKTORAT RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO
3	NUMER REJESTRU	UMS 2104
4	SYGNAŁ ROZPOZNAWCZY	SPS 2944
	STOCZNIĄ	RONGCHENG BESTBAND INDUSTRY LTD. CORPORATION
5	KARTA BEZPIECZEŃSTWA	294/KBŁ/SZC/21
6	KLASA PRS	BKM IV PAT X
7	NAZWA STATKU	„ŁM – OIRM 17”
8	TYP STATKU	ŁÓDŹ INSPEKCYJNA
9	PORT MACIERZYSTY	WOLIN
10	ROK BUDOWY	2011
11	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	4,20 M
12	SZEROKOŚĆ	2,02 M
13	ZANURZENIE	0,34 M
14	WYSOKOŚĆ BOCZNA	0,71 M
15	NAPEŁD	SILNIK TOHATSU M50B23T5 O MOCY 36,8 KW NR 023749AX
16	MATERIAŁ KADŁUBA	LAMINAT
17	WYPOSAŻENIE NAWIGACYJNE I RATUNKOWE	ZGODNIE Z KARTĄ BEZPIECZEŃSTWA

3.3 OPIS STANU FAKTYCZNEGO PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYZCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYZCEPĄ PODŁODZIOWĄ

Ocenę stanu faktycznego Pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 17” dokonano w oparciu o istniejącą dokumentację i oględziny jednostki, przegląd wyposażenia i urządzeń w czasie postoju łodzi na terenie Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego - Biuro Terenowe we Władysławowie przy ulicy ul. Portowa 22 Władysławowie w dniu 27.04.2026 roku w obecności przedstawiciela Właściciela łodzi Pana Adama KONKEL.

Atesty sprzętu, środków ratunkowych i mechanizmów w czasie inspekcji posiadają datę ważności. Mechanizmy jednostki i wyposażenie są sprawne.

Na jachcie sprzęt ratunkowy przewidziany na okres eksploatacji jednostki został zdjęty i zdeponowany w hangarze.

W celu przeprowadzenia oceny stanu technicznego Pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 17” podzielono na grupy ciężarowo-wartościowe i oceniano stan zużycia stosując wskaźnik zużycia.

Wskaźnik zużycia to stosunek zużycia rzeczywistego do zużycia dopuszczalnego.

Dla pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową przyjęto następujące grupy ciężarowo – wartościowe:

3.3.1. KADŁUB ŁODZI PATROLOWEJ PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 17” Z WYPOSAŻENIEM – UDZIAŁ 50%

Charakterystyczne cechy wizualne: Kadłub typu RIB: Konstrukcja łączy sztywne, laminatowe dno w kształcie litery „V” z pneumatycznymi tubami wypornościowymi z boku. Kadłub łodzi wykonany z gumowych komór powietrznych mocowanych do dna wykonanego z laminatu LSP. Na rufie pawęż do mocowania silnika. Ilość komór 4 (cztery)

DOKUMENTACJA

W części dziobowej komora wypornościowa. W centralnej części łodzi kolumna sterowa z kierownicą, manetką silnika, wskaźnikiem obrotów silnika, wskaźnikiem poziomu paliwa i zrywką. W części rufowej znajduje się lekka rurkowa bramownica masztowa ze światłem nawigacyjnym, ekranem radarowym i uchwytami na koła ratunkowe.

Pawęż rufowa wykonana z laminatu do której zamocowany jest silnik zaburtowy i cięgła sterowania łodzią. Sterowanie łodzi odbywa się silnikiem do którego prowadzą cięgła z kolumny sterowej.

Wyposażenie ruchome łodzi to: 2 wiosła typu pagaj, mieszek, zestaw naprawczy, cumy (zdeponowane w hangarze)

Szybkie starzenie wizualne materiału tub: Tuby pneumatyczne pod wpływem promieni UV, soli morskiej i brudu z czasem płowieją i wymagają regularnej konserwacji oraz czyszczenia specjalnymi kosmetykami, aby zachować estetyczny wygląd.

Oględziny kadłuba wykazują wiele uszkodzeń :

- zewnętrzne powłoki gumowe komór pływakowych w wyniku starzenia atmosferycznego i uszkodzeń mechanicznych nie trzymają powietrza, widoczne drobne zmarszczki i mikropęknięcia,
- dno łodzi wykonane z laminatu mimo konserwacji ma widoczne ślady eksploatacji,
- powłoki żelkotu na elementach z laminatu konserwowane, widoczne ślady intensywnej eksploatacji,
- twardnienie i kruszenie powłok,
- widoczne rozwarstwienia na zgrzewach.

Wyliczony w oparciu o przeprowadzone oględziny zewnętrzne oraz dokumentację poszycia oraz wyposażenia wskaźnik zużycia kadłuba łodzi oceniam na – 0,60

3.3.2. URZĄDZENIA MASZYNOWE PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ - 50%

Napęd główny pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 17” stanowi silnik przyczepny: Zamontowany na rufie (pawęży), wyposażony w kolumnę oraz śrubę napędową firmy TOHATSU M50B23T5 o mocy 36,8 kW (50 KM) nr 023749ax wyprodukowany w 2011 roku;

2 suwowy/3cylindrowy;

W oparciu o przeprowadzone oględziny stwierdzam:

- silnik daje się uruchomić, gaśnie przy małych obrotach,
- stan techniczny silnika – silnik wymaga niezbędnego przeglądu serwisowego,
- śruba napędowa jest w miarę w dobrym stanie – płyty nie mają śladów uszkodzeń.

Wersja 2-suwowa z bezpośrednim wtryskiem (TLDI): Silniki dwusuwowe Tohatsu z serii TLDI (np. MD50) są dynamiczne i bardzo lekkie, ale rynek wycenia je nieco niżej niż klasyczne czterosuwy. Taki silnik w idealnym stanie kosztuje w granicach 13 000 – 15 500 zł.

Nowy silnik Tohatsu MFS 50 KM w salonie kosztuje obecnie około 30 000 zł.

Stopień zużycia silnika głównego określony na podstawie oględzin zewnętrznych wynosi – 0,60

DOKUMENTACJA

4. OKREŚLENIE WARTOŚCI PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

4.1 OKREŚLENIE PROCENTOWEGO STOPNIA ZUŻYCIA PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

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	50	0,60	30,00
2	Urządzenia maszynowe i elektryczne/wyposażenie	50	0,60	30,00
		100	RAZEM	60,00 %

Wyliczony procentowy wskaźnik zużycia zwiększam o 0,30% za każdy rok eksploatacji jednostki. Jest to uzasadnione pogorszeniem się stanu technicznego statku trudnego do ustalenia przy przeglądach np. w miejscach trudnodostępnych, na skutek starzenia się materiałów, grafityzacji, kredowania a także obniżenia nowoczesności statku z upływem lat eksploatacji pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 17” – rok budowy 2011 – stąd wiek łodzi – 15 lat x 0,30% = 4,50%

Stąd całkowity procentowy wskaźnik zużycia pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” - Z wynosi:

$$Z = 60,00\% + 4,50\% = 64,50\%$$

$$Z = 65\% \text{ do wyliczeń}$$

4.2 WYLICZENIE WARTOŚCI PRZYCZEPY PODŁODZIOWEJ

Rekomendowana cena detaliczna nowej, jednoosiowej niehamowanej przyczepy podłodziowej marki Brenderup o ładowności do 475 kg wynosi 8 487 zł brutto. Ceny u niezależnych dealerów w Polsce wahają się w granicach od 3 600 zł do 7 500 zł brutto, w zależności od wybranego pakietu wyposażenia (np. wersji z rolkami dennymi, płozami czy systemem rolek bocznych). Stan osi i łożysk wodoodpornych (wartość +400 zł przy wymianie): Brenderup montował w tych modelach łożyska o podwyższonej odporności na wodę. Po 13 latach od produkcji (jeśli przyczepa była często „topiona” w słonej lub słodkiej wodzie bez odpowiedniej konserwacji) osie bądź same łożyska mogą wymagać wymiany. Egzemplarz z szumiącymi łożyskami lub skorodowanymi bębni/piastami można nabyć – w okolicach 1 800 – 2 100 zł.



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-05

Strona 8 z 23

DOKUMENTACJA

Przyczepa podłodziowa nr rejestracyjny GS4697A jest eksploatowana od 2013 roku. Aktualny stan techniczny wymaga wielu napraw i wymiany części. Jej wartość po obniżeniu o koszty naprawy wyceniam na 1900,00 zł

4.3 WYLICZENIE WARTOŚCI PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 Z SILNIKIEM PRZYCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

W celu określenia wartości jednostki posługuję się formułą podana 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 jednostki,

K - współczynnik nowoczesności od 0 do 1, ujmujący aspekty konstrukcyjne, technologiczne, socjalne, ekologiczne, ekonomiczne i modernizacje jednostki przyjmuję do wyliczeń współczynnik na poziomie K = 0,5 silnik to jednostka, która nie jest już produkowana w Europie. Brak nowych części powoduje, że naprawa jest droga i nieopłacalna.

Z - całkowity procent zużycia statku (uwzględniający % zużycia za każdy rok eksploatacji) = 65 %

E - współczynnik uwzględniający sytuację rynkową = 1,0

W uzasadnieniu współczynnika E: współczynnik uwzględniający sytuację rynkowa = 1,0 - ponieważ jest dużo na rynku jednostek nowych i używanych o parametrach nowocześniejszych niż pneumatyczna łódź motorowa „ŁM – OIRM 17”

Wp - w celu określenia wartości Wp - nowej jednostki klasy pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 17” przyjmuję średnią wartość tej klasy jednostek będących na rynku krajowym budowanych - obecnie w polskich firmach. Wersja z konsolą i fotelem (Jockey): Wbudowana laminatowa konsola sterownicza ze schowkiem, owiewką i systemem siedzeń dla sternika. To najpopularniejsza konfiguracja, która plasuje cenę w przedziale 42 000 – 48 000 zł. Do obliczeń przyjęto wartość średnią 43 000 zł wartości należy przyjąć (cena standardowa zakupu w firmie SPORTIS bez silnika (silnik około 19000 zł BRUTTO)

Fabrycznie nowy dwusuwowy silnik zaburtowy Tohatsu 50 KM nie jest już oficjalnie dostępny w sprzedaży konsumenckiej na terenie Unii Europejskiej, ponieważ klasyczne silniki 2-suwowe nie spełniają unijnych norm emisji spalin (RCD). Można go jednak sprowadzić na zamówienie z rynków pozaunijnych (np. Azja, Afryka, wybrane kraje Europy Wschodniej) lub zakupić jako podmiot uprawniony do celów profesjonalnych (służby ratownicze, komercyjny połów). W takim obiegu cena nowego silnika Tohatsu M50D2 (2-suw) wynosi w przeliczeniu około 19 000 zł. Wartość rynkowa używanego silnika dwusuwowego Tohatsu 50 KM z 2011 roku kształtuje się obecnie w granicach od 7 000 zł do 13 500 zł brutto.

$$Wp = 62\,000 \text{ zł}$$

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

$$C = 62\,000 \times 0,5 \times (1 - 65/100) \times 1,0 = 43,4 \times 0,35 \times 1$$



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-05

Strona 9 z 23

DOKUMENTACJA

C = 10 850,00 zł + wartość przyczepy podłodziowej 1900,00 zł = 12750,00 zł

Wartość całkowita pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową określona na dzień 20.05.2026 r wynosi: 12750,00 zł słownie : dwanaście tysięcy siedemset pięćdziesiąt 00/100 złotych

PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUGOWO-HANDLOWE
"LIBRA" Andrzej Nieznaj
ul. Orłowskiego 3, 78-100 Kołobrzeg
tel. 660 734 629, e-mail: info@szkoleniamorskie.pl
REGON 331301716, NIP 671-113-63-41

Marek Padjas
mgr inż. Marek Padjas
Zaprzysiężony Ekspert
Krajowej Izby Gospodarki Morskiej
Nr Rej. 0107

4.4 RYNKOWA ANALIZA PORÓWNAWCZA WARTOŚCI ŁODZI I PRZYCZEPY PODŁODZIOWEJ

Większość dostępnych na rynku modeli S- 4200 (oraz zbliżonych wielkością starszych wersji) to egzemplarze z drugiej ręki, często odkupowane ze stacji ratownictwa, klubów żeglarskich lub od prywatnych właścicieli.

Cena za sam kadłub (bez silnika lub do remontu): ok. 10 000 – 18 000 PLN. Często w tej cenie tuby wymagają już serwisu, regeneracji lub całkowitej wymiany.

Kompletny zestaw używany (Kadłub + działający silnik 40-50 KM + przyczepa podłodziowa): ok. 25 000 – 35 000 PLN. Cena zależy od rocznika silnika (2-suw czy nowszy 4-suw) oraz ogólnego stanu wizualnego i technicznego laminatu oraz tub z Hypalonu/PVC.

DOKUMENTACJA

5. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

Dokumentację fotograficzną wykonano na terenie Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego - Biuro Terenowe we Władysławowie przy ulicy ul. Portowa 22, 84-120 Władysławowo – w dniu 27.04.2026



Foto nr 1 Łódź LM OIRM – 17 na terenie Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego - Biuro Terenowe we Władysławowie w dniu 27.04.2026



Foto nr 2 Łódź LM OIRM – 17 kolumna sterownicza w dniu 27.04.2026



Foto nr 3 Łódź LM OIRM – 17 odbiornik GPS w dniu 27.01.2026

DOKUMENTACJA



Foto nr 4 Łódź ŁM OIRM – 17 widok na kokpit w dniu 27.04.2026

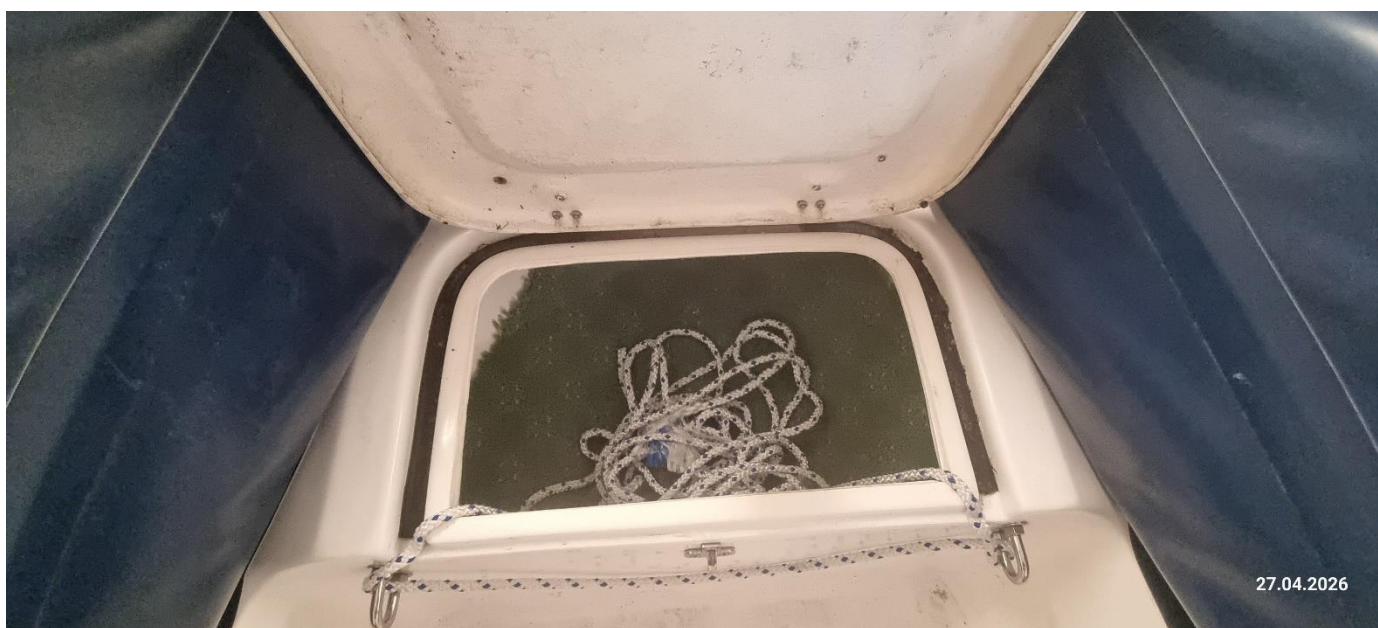


Foto nr 5 Łódź ŁM OIRM – 17 widok na forpik w dniu 27.04.2026

DOKUMENTACJA



Foto nr 6 Łódź ŁM OIRM – 17 tabliczka znamionowa w dniu 27.04.2026



Foto nr 7 Łódź ŁM OIRM – 17 tabliczka znamionowa w dniu 27.04.2026

DOKUMENTACJA



Foto nr 8 Łódź ŁM OIRM – 17 widok na rufę w dniu 27.04.2026



Foto nr 9 Łódź ŁM OIRM – 17 schowek pod siedziskiem w dniu 27.04.2026

DOKUMENTACJA

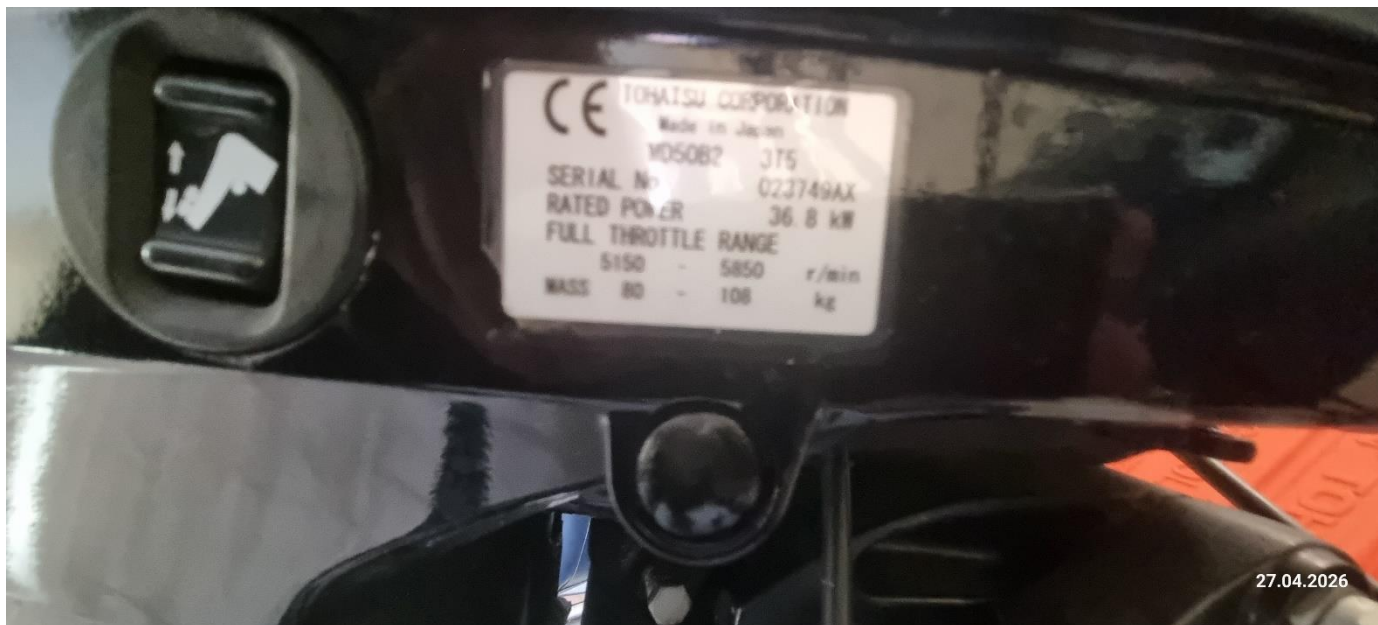


Foto nr 10 Łódź ŁM OIRM – 17 tabliczka znamionowa silnika Tohatsu w dniu 27.04.2026



Foto nr 11 Łódź ŁM OIRM – 17 widok rufy z silnikiem w dniu 27.04.2026

DOKUMENTACJA



Foto nr 15 Łódź ŁM OIRM – 17 tabliczka znamionowa - numer przypisany łodzi zgodnie z normą CIN w dniu 27.04.2026



Foto nr 12 Łódź ŁM OIRM – 17 widok rufy z silnikiem w dniu 27.04.2026



Foto nr 13 Łódź ŁM OIRM – 17 widok od dziobu w dniu 27.04.2026

DOKUMENTACJA



Foto nr 14 Łódź ŁM OIRM – 17 widok uszkodzeń kadłuba w dniu 27.04.2026



Foto nr 16 ŁM OIRM – 17 silnik w dniu 27.04.2026



Foto nr 17 Łódź ŁM OIRM – 17 kolumna sterownicza – manetka w dniu 27.04.2026

DOKUMENTACJA



Foto nr 18 Łódź ŁM OIRM – 17 tabliczka znamionowa przyczepy podłodziowej w dniu 27.04.2026

1. ZAŁĄCZNIKI

- Kopia certyfikatu Eksperta Krajowej Izby Gospodarki Morskiej,
- Kopia Karty Bezpieczeństwa Nr 249/KBŁ/SZC/21
- Kopia Certyfikatu zwolnienia statku nieobjętego umowami międzynarodowymi Nr 262/Z-N/SZC/21
- Kopia Dowodu rejestracyjnego przyczepy podłodziowej

DOKUMENTACJA



Krajowa Izba Gospodarki Morskiej
Polish Chamber of Maritime Commerce

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej w Gdyni Polish Chamber of Maritime Commerce in Gdynia
Członek Krajowej Izby Gospodarczej/Member of Polish Chamber of Commerce

Certyfikat Eksperta

it is to certify that

Pan/Mr Marek Padjas

jest

Zaprzysiężonym Ekspertem KIGM

is the PCMC Sworn Expert

Nr Rej. 0107

W zakresie/in scope:

- ★ wycena statków morskich
quotation of sea, fishing, and sports-vessels
- ★ ekspertyzy poawaryjne na statkach morskich, rybackich i sportowych/
post-failure expertise on sea, fishing, and sports vessels
- ★ wyładunek i załadunek oraz mocowanie i przewóz sprzętu wojskowego
na statkach morskich
*unloading and loading as well as securing and transport of military
equipment on sea-going ships*




Sekretarz Generalny
Krajowej Izby Gospodarki Morskiej

Gdynia, 2022


Rafał Machowiak

DOKUMENTACJA



Na wodach wolnych od lodu
Żegluga w porze dziennej

RZECZPOSPOLITA POLSKA
KARTA BEZPIECZEŃSTWA „Ł”
nr : 249/KBŁ/SZC/21
wydana na podstawie
art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn.zm.)
W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

Nazwa statku: **ŁM-OIRM-17** Sygnał rozpoznawczy: **SPS2944**

Armator: **GŁÓWNY INSPEKTORAT RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO**

Port macierzysty: **WOLIN** Nr rejestru: **UMS 2104** Klasa: **(bKM IV) pat x**

Typ statku: **ŁÓDŹ INSPEKCYJNA** Materiał: **laminat**

Rok budowy: **2011** Stocznia: **Rongcheng Bestband Industry Ltd. Corporation**

Pojemność brutto: Pojemność netto: Nośność:

Długość całkowita: **4,20** Długość między pionami: Min.wolna burta:

Wolna burta: Wysokość boczna: **0,71** Zanurzenie maks.: **0,34**

Szerokość: **2,02** Liczba grodzi wodoszczelnych:

Napęd (typ, moc, nr fabryczny, powierzchnia i rodzaj ozaglowania):
silnik spalinowy TOHATSU MD50B23T5, o mocy 36,8 kW, nr 023749ax

Kotwice (ilość, ciężar) **1 - 5 kg**

Łańcuch (lina kotwiczna) ilość, długość **1 - 15 m**

Wyposażenie:

tratwa ratunkowa	:	gaśnice	1	reflektor radarowy	1
kota ratunkowe	1	koc gaśniczy	1	światła nawigacyjne:	
pasy ratunkowe	4	rękawice ognioochronne	-	masztowe	-
kombinezony ratunkowe	-	wiadro p.poż.	-	rufowe	-
wyrzutnia linki ratunkowej	-	toporek	-	burtowe zielone	-
rakiety spadochronowe czerwone	6	kompas	1	burtowe czerwone	-
pochodnie czerwone	-	sonda	1	pozycyjne komb.	-
plawka dymna pomarańczowa	-	róg mgłowy	1	białe 360°	-
radiotelefon UKF	1	apteczka	1	czerwone 360°	-
radar	-	latarka elektryczna	1	kamizelki pneumatyczne	4
GPS	1	dryfkotwa	-	kombinezony ochronne	4

Żałoga:

kwifikacje kierownika jednostki - **marynarz wachtowy**

minimalna ilość załogi - **2**

maksymalna ilość osób - **4**

Inne wymagania i warunki:

Wydano certyfikat zwolnienia nr 262/Z-N/SZC/21

Dopuszcza się żeglugę jednoosobową, bez prowadzenia czynności inspekcyjnych w żegludze osłoniętej

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do **żeglugi jako łódź inspekcyjna** w żegludze osłoniętej przy sile wiatru do **4 B** i stanie morza - (wysokość fali - m)


w żegludze portowej przy sile wiatru do **6 B** i stanie morza - (wysokość fali - m)

Niniejsza Karta jest ważna do dnia: **2026-06-29**

Niniejsza Karta traci ważność, jeżeli statek zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku rocznego potwierdzenia w okresie od 3 miesięcy przed upływem daty rocznicowej karty do 3 miesięcy po upływie tej daty.

Wydano w:

Szczecin, 03.09.2021
Miejscowość, data




z up. Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
Podpisuje
Główny Specjalista
Inspektorat Bezpieczeństwa Żeglugi

Urząd Morski w Szczecinie PS9 DO-39 edycja 4.10 obowiązuje od 07.06.2021 Strona 1/2

Karta bezpieczeństwa „Ł”

DOKUMENTACJA



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT ZWOLNIENIA
STATKU NIEOBJĘTEGO UMOWAMI MIĘDZYNARODOWYMI
NON-CONVENTION SHIP EXEMPTION CERTIFICATE

Nr / No.: 262/Z-N/SZC/21

wydany na podstawie
Issued under the provisions of

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.)
Article 23.1 Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws 2019 item 1452, as amended)

W IMIENIU RZĄDU RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND
przez / by
Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – Director of Maritime Office Szczecin
(pełna nazwa urzędowa upoważnionej instytucji / full official designation of the authorized organisation)

Nazwa statku: <i>Name of ship:</i>	<u>ŁM-OIRM-17</u>	Armator: <i>Company:</i>	<u>Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego</u>
Sygnal rozpoznawczy: <i>Distinctive No. or letters:</i>	<u>SPS2944</u>	Nr IMO: <i>IMO No.:</i>	..
Port macierzysty: <i>Port of registry:</i>	<u>WOLIN</u>	Pojemność brutto: <i>Gross tonnage:</i>	..

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że statek, na podstawie:
THIS IS TO CERTIFY that the ship is, under the authority conferred by:

art. 86 ust. 3a oraz ust. 3b ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.)
.....
.....

został zwolniony od następujących wymagań:
exempted from the requirements of:

:-pkt. 6.1 część V.- Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe statków specjalistycznych o poj. brutto (GT) poniżej 500 Jednostek i statków służby państwowej specjalistycznego przeznaczenia, Załącznik nr. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2015 r., poz. 48);

:-pkt. 3.7 część V.- Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla statków specjalistycznych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek i statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia, Załącznik nr. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2015 r., poz. 48);

Warunki, jeśli istnieją, na jakich wydano niniejszy Certyfikat zwolnienia:
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:

.....
.....


Podróże, jeśli takie ustalono, dla których wydano niniejszy Certyfikat zwolnienia:
Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:

Żegluga ostonięta i portowa..

Certyfikat niniejszy jest ważny do: 29.06.2026 pod warunkiem, że certyfikat: którego niniejszy Certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
This Certificate is valid until: subject to the Certificate to which this Certificate is attached, remaining valid.

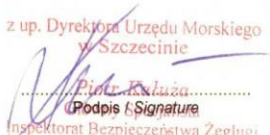
Wydany w:
Issued at:

Szczecin, 03.09.2021
Miejscowość, data / Place, date



Pieczec / Seal

z up. Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie



.....
Podpis / Signature
Inspektorat Bezpieczeństwa Żeglugi

DOKUMENTACJA

TERMIN BADAŃNA TECHNICZNEGO
 DATA:
 MIEJSCOWOŚĆ:
 TERMIN BADAŃNA TECHNICZNEGO
 DATA:
 MIEJSCOWOŚĆ:
 TERMIN BADAŃNA TECHNICZNEGO
 DATA:
 MIEJSCOWOŚĆ:
 TERMIN BADAŃNA TECHNICZNEGO
 DATA:
 MIEJSCOWOŚĆ:
 TERMIN BADAŃNA TECHNICZNEGO
 DATA:
 MIEJSCOWOŚĆ:

A - numer rejestracyjny pojazdu, B - data rozpoczęcia badania pojazdu, C - data zakończenia badania / wydania świadectwa, D - data pojazdu, E - numer pojazdu, F - rodzaj pojazdu, G - data wydania dowodu rejestracyjnego, H - adres właściciela, I - adres siedziby dowodzącego, J - adres siedziby nadawcy, K - adres siedziby nadawcy, L - adres siedziby nadawcy, M - adres siedziby nadawcy, N - adres siedziby nadawcy, O - adres siedziby nadawcy, P - adres siedziby nadawcy, Q - adres siedziby nadawcy, R - adres siedziby nadawcy, S - adres siedziby nadawcy, T - adres siedziby nadawcy, U - adres siedziby nadawcy, V - adres siedziby nadawcy, W - adres siedziby nadawcy, X - adres siedziby nadawcy, Y - adres siedziby nadawcy, Z - adres siedziby nadawcy.

Uwaga: Właściciel pojazdu jest zobowiązany zgłosić w ciągu 30 dni od dnia, który wydał dowód rejestracyjny, wszelkie zmiany danych zawartych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

Dowód rejestracyjny przyczepy podłodziowej



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „LM – OIRM 17” SPS 2944 z silnikiem przyczepnym „TOHATSU” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-05

Strona 23 z 23

DOKUMENTACJA