



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
któregokolwiek zainteresowanych stron na zlecenie
Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego.
- **Zaprzysiężony 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.

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

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
	STOCZNIA	RONGCHENG BESTBAND INDUSTRY LTD. CORPORATION
5	KARTA BEZPIECZEŃSTWA	294/KBL/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	NAPĘD	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 rozwarstwiania 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 PRZYZCZEPNYM „TOHATSU” I PRZYZCEPĄ 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.

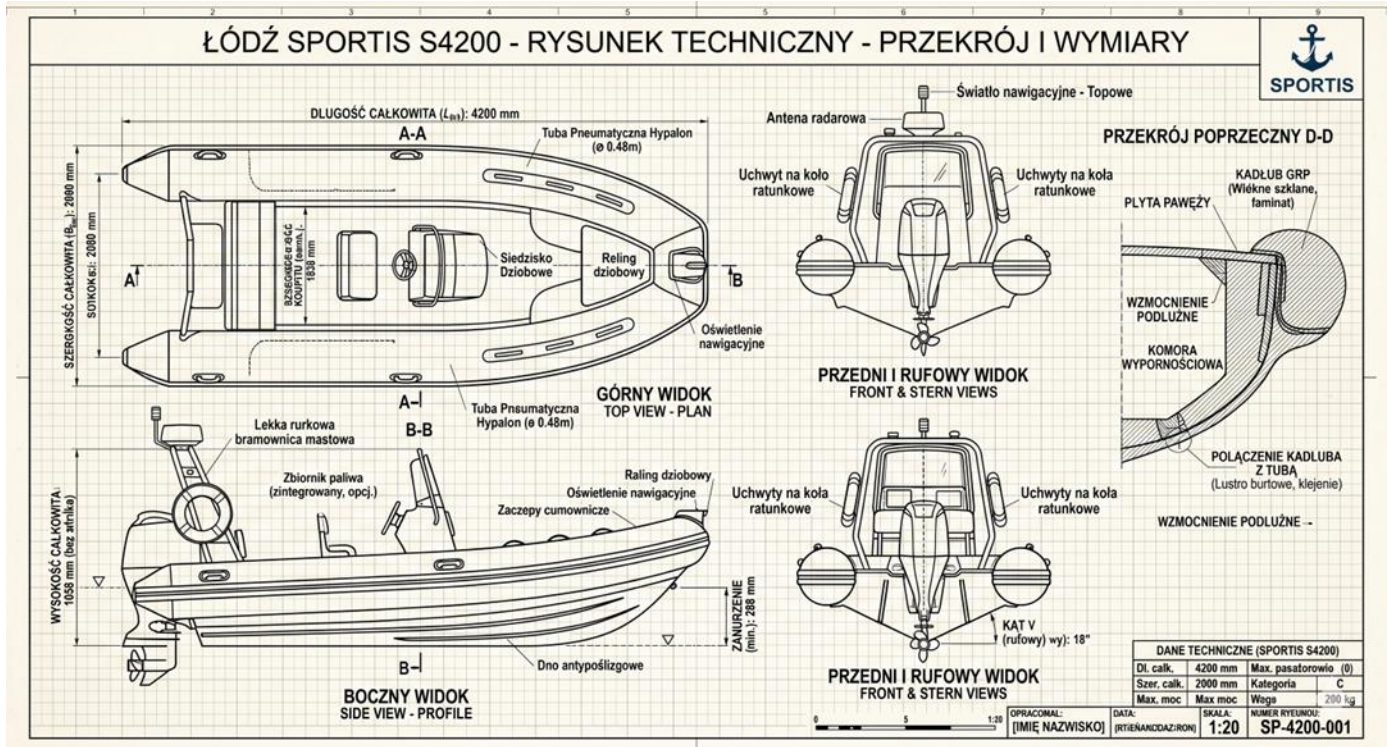
Wersja 2-suwowa z bezpośrednim wtryskiem (TLDI): Silniki dwusuwowe Tohatsu z serii TLDI (np. MD50) są dynamiczne i bardzo lekkie, ale rynek wycenia je nieco niżej niż klasyczne czterosuwowe. Taki silnik w idealnym stanie kosztuje w granicach 13 000 – 15 500 zł.

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

PNEUMATYCZNA ŁÓDŹ MOTOROWA ŁM – OIRM 17



REASUMUJĄC: W OPARCIU O PRZEPROWADZONE OGŁĘDZINY STANTECHNICZNY PNEUMATYCZNEJ ŁÓDZI MOTOROWEJ ŁM – OIRM 17 OCENIAM JAKO DOSTATECZNY JEDNOSTKA NADAJE SIĘ DO DAJSZEJ EKSPLOATACJI PO PRZEPROWADZENIU NIEZBĘDNYCH PRAC KADŁUBA I SILNIKA W SPECJALISTYCZNEJ STACJI SERWISOWEJ

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) $C = A \times B$
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 $\times 0,30\% = 4,50\%$

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 bębnami/piastami można nabyć – w okolicach 1 800 – 2 100 zł.

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 rynkową = 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.

$$Wp = 62\,000 \text{ zł}$$

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

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

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


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 ŁM OIRM – 17 na terenie Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego - Biuro Terenowe we Władysławowie w dniu 27.04.2026



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



Foto nr 3 Łódź ŁM 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

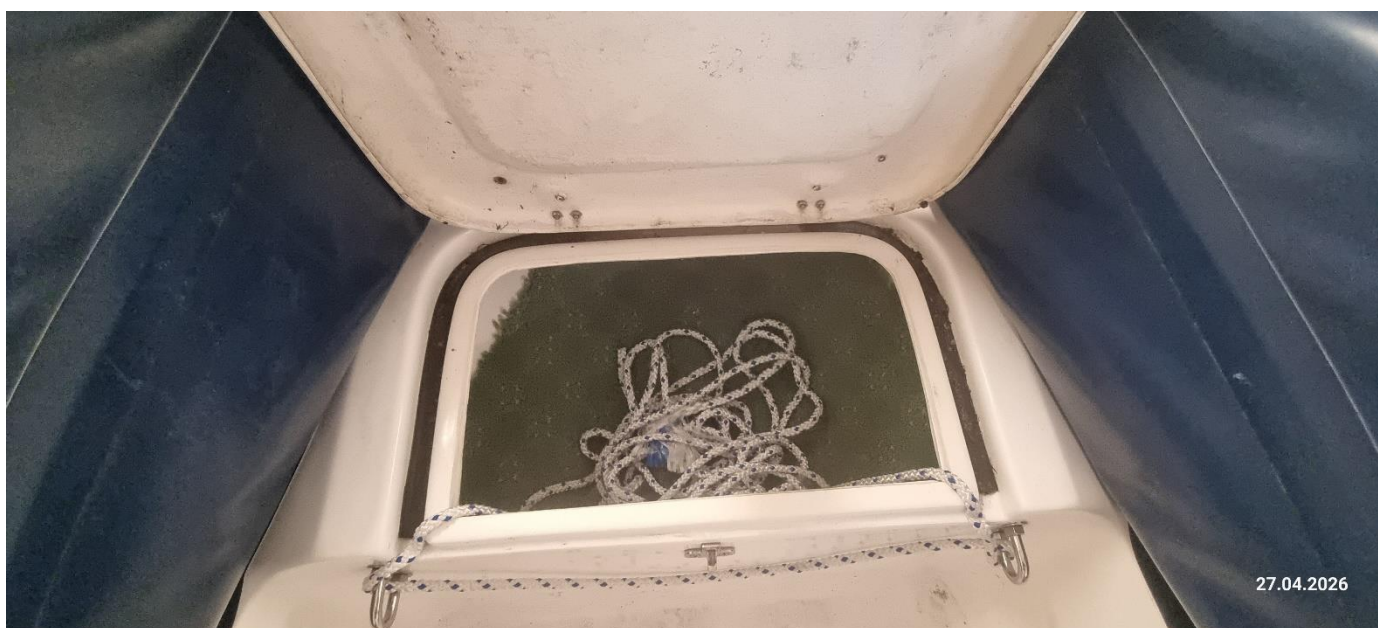


Foto nr 5 Łódź ŁM OIRM – 17 widok na forpik w dniu 27.04.2026

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

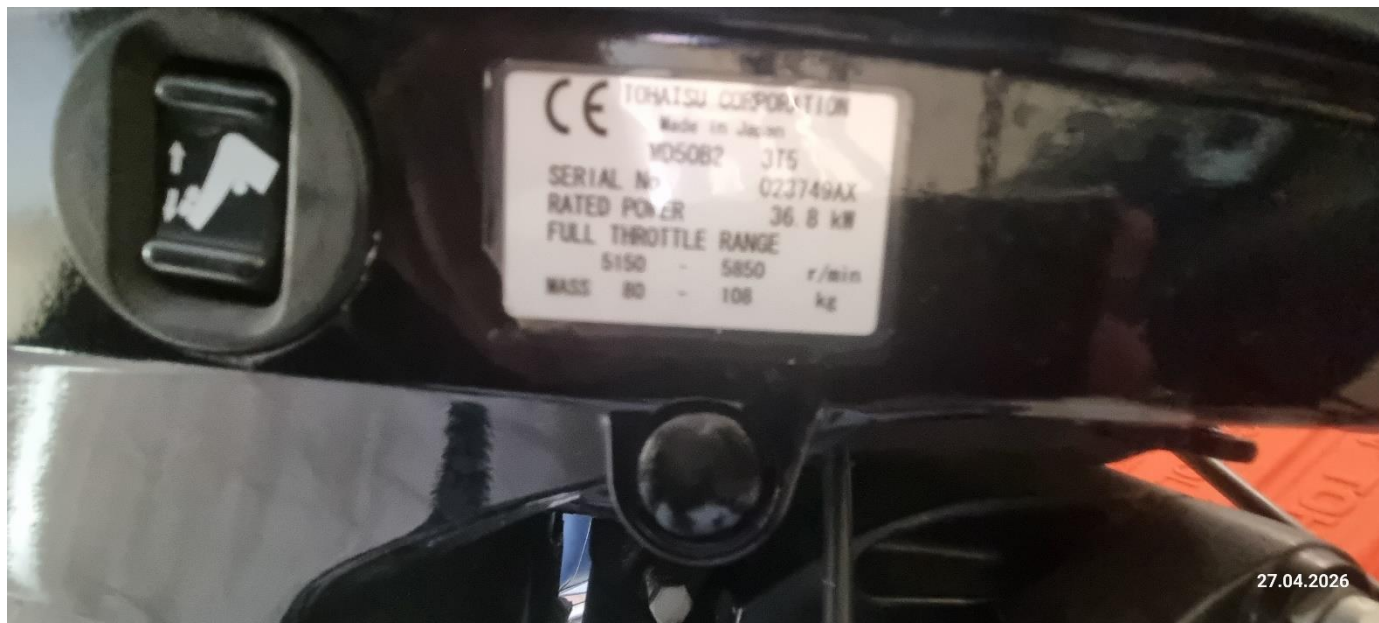


Foto nr 10 Łódź ŁM OIRM – 17 tabliczka znamionowa silnika Tohatsu w dniu 27.04.2026



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



The image shows a formal expert certificate template with a decorative border. At the top center is a logo of a book. Below it, the text reads: "Krajowa Izba Gospodarki Morskiej" and "Polish Chamber of Maritime Commerce". Further down, it says: "Krajowa Izba Gospodarki Morskiej w Gdyni Polish Chamber of Maritime Commerce in Gdynia" and "Członek Krajowej Izby Gospodarczej/Member of Polish Chamber of Commerce". A small star is positioned above the main title "Certyfikat Eksperta". Below the title is the phrase "it is to certify that". The name "Pan/Mr Marek Padjas" is followed by "jest" (is). The main title "Zaprzysiężonym Ekspertem KIGM" is followed by "is the PCMC Sworn Expert". The registration number "Nr Rej. 0107" is listed. The scope of work is defined as: "W zakresie/in scope:" followed by three bullet points: "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), and "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). A red circular seal is located at the bottom left. The bottom right contains the text "Sekretarz Generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej" and a signature of Rafał Machowiak. The date "Gdynia, 2022" is printed at the bottom center.

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*

Gdynia, 2022

Sekretarz Generalny
Krajowej Izby Gospodarki Morskiej


Rafał Machowiak

DOKUMENTACJA



Na wodach wolnych od łodu
Żegluga w porze dziennej

RZECZPOSPOLITA POLSKA
KARTA BEZPIECZEŃSTWA „Ł”
nr : 249/KBL/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 RZECZPOSPOLITEJ 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
kola ratunkowe	1	koc gaśniczy	1	światła nawigacyjne:	-
pasy ratunkowe	4	rękawice ognioochronne	-	masztowe	-
kombezon ratunkowy	-	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	drykotwa	-	kombezon ochronny	4

Żałoga:
kwalifikacje 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 Żegluga

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

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. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprzedzenia żegluga 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 uprzedzenia żegluga 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: 29.06.2026 subject to the Certificate to which this Certificate is attached, remaining valid.

Wydany w:
Issued at:

Szczecin 03.09.2021
Miejscowość, data / Place, date



z up. Dyrektora Urzędu Morskiego
w Szczecinie

(Podpis / Signature)
Inspektorat Bezpieczeństwa Żegluga

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 22 z 23

DOKUMENTACJA

X TESTY BADAŃNA TECHNICZNEGO DATA: _____ PODPIŚCIE: _____ PODPIŚCIE: _____ PODPIŚCIE: _____	X TESTY BADAŃNA TECHNICZNEGO DATA: _____ PODPIŚCIE: _____ PODPIŚCIE: _____ PODPIŚCIE: _____	X TESTY BADAŃNA TECHNICZNEGO DATA: _____ PODPIŚCIE: _____ PODPIŚCIE: _____ PODPIŚCIE: _____	X TESTY BADAŃNA TECHNICZNEGO DATA: _____ PODPIŚCIE: _____ PODPIŚCIE: _____ PODPIŚCIE: _____
---	---	---	---

OPIS TECHNICZNY

A - numer rejestracyjny pojazdu, B - data pierwszej rejestracji pojazdu, C - data pierwszej rejestracji pojazdu, D - data pierwszej rejestracji pojazdu, E - data pierwszej rejestracji pojazdu, F - data pierwszej rejestracji pojazdu, G - data pierwszej rejestracji pojazdu, H - data pierwszej rejestracji pojazdu, I - data pierwszej rejestracji pojazdu, J - data pierwszej rejestracji pojazdu, K - data pierwszej rejestracji pojazdu, L - data pierwszej rejestracji pojazdu, M - data pierwszej rejestracji pojazdu, N - data pierwszej rejestracji pojazdu, O - data pierwszej rejestracji pojazdu, P - data pierwszej rejestracji pojazdu, Q - data pierwszej rejestracji pojazdu, R - data pierwszej rejestracji pojazdu, S - data pierwszej rejestracji pojazdu, T - data pierwszej rejestracji pojazdu, U - data pierwszej rejestracji pojazdu, V - data pierwszej rejestracji pojazdu, W - data pierwszej rejestracji pojazdu, X - data pierwszej rejestracji pojazdu, Y - data pierwszej rejestracji pojazdu, Z - data pierwszej rejestracji pojazdu.

POUZEŃCIE:

Wskazanie: jest załączony złączek 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 „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 23 z 23

DOKUMENTACJA