



PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWO-USŁUGOWE  
„LIBRA” Andrzej Nieznaj  
KOŁOBRZEG

## ORZECZENIE TECHNICZNE ATEST LIBRA NR 02/05/2026

**OKREŚLENIE WARTOŚCI PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ  
SPORTIS S-6200 „ŁM – OIRM 1” SPS3036  
Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR”  
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 przesądzenia o odpowiedzialności Właściciela, Armatora, Ubezpieczyciela ani  
którejkolwiek 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.

**Trzebież maj 2026r.**



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-20

Strona 2 z 32

## 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 S-6200 „ŁM – OIRM 1” SPS3036 Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

3.2 PODSTAWOWE DANE PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS S-6200„ŁM – OIRM 1” SPS3036 Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

3.3 OPIS FAKTYCZNEGO STANU TECHNICZNEGO PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS S-6200„ŁM – OIRM 1” SPS3036 Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ.

3.3.1. KADŁUB PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS S-6200„ŁM – OIRM 1” SPS3036 Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ.

3.3.2. URZĄDZENIA MASZYNOWE I ELEKTRYCZNE PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS S-6200„ŁM – OIRM 1” SPS3036 Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

4.OKREŚLENIE WARTOŚCI PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS S-6200„ŁM – OIRM 1” SPS3036 Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

4.1.OKREŚLENIE PROCENTOWEGO STOPNIA ZUŻYCIA PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS S-6200„ŁM – OIRM 1” SPS3036 Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

4.2. WYLICZENIE WARTOŚCI PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ SPORTIS S-6200„ŁM – OIRM 1” SPS3036 Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ

5.DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA - 27 opisanych zdjęć fotograficznych.

##### 6. ZAŁĄCZNIKI

- Kopia Karty Bezpieczeństwa „Ł” pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” SPS 3036 z silnikiem przyczepnym „YANMAR” 4BY3 – 150Z;
- Kopia Dokumentu Rejestracyjnego Statku nr 2119;
- Świadectwo Klasy Łodzi;
- Kopia Dowodu rejestracyjnego przyczepy podłodziowej.
- Kopia oględzin łodzi ŁM – OIRM 1 przez zakład TOP MARINE



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-20

Strona 3 z 32

## DOKUMENTACJA

### 1. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie stanu technicznego i aktualnej wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową

Określenie wartości łodzi dokonano w oparciu o:

- analizę dokumentów prawno-żeglugowych pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową;
- ocenę stanu technicznego potwierdzoną dokumentami z ostatnich przeglądów i oględzinami łodzi, przeglądem jej urządzeń i wyposażenia w czasie postoju w Trzebieży dnia 06.05.2026r.

### 2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania stanowią:

- Zlecenie Właściciela pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową – Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego ul. Jana Pawła II nr 1 76-200 Słupsk
- Oględziny pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową, przegląd urządzeń i wyposażenia na terenie Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego - Biuro Terenowe w Trzebieży ul. Portowa 5 b 72-020 Trzebież w dniu 06.05.2026
- Analiza dokumentacji

### 3. STAN RZECZOWY

#### 3.1 OPIS OGÓLNY JEDNOSTKI

Pneumatyczna łódź motorowa typu RIB Sportis SPS 3036 (eksploatowana jako jednostka służbowa pod nazwą „ŁM – OIRM 1”) to hybrydowa łódź ze sztywnym dnem i pneumatycznymi tubami. Jednostka ta jest napędzana stacjonarnym silnikiem wysokoprężnym zintegrowanym z przekładnią rufową (tzw. napęd z- drive) Yanmar 4BY3 – 150Z.

Dzielność morska: Łodzie prowadzą się bardzo pewnie, stabilnie i bezpiecznie nawet przy silnym zafalowaniu.

Kadłub i konstrukcja: Łódź Sportis („ŁM – OIRM 1”) jednostka została zaprojektowana do wymagających zastosowań profesjonalnych, takich jak patrołowanie i kontrola akwenów przez inspektorów Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego (GIRM). Typ konstrukcji: RIB (Rigid Inflatable Boat) – sztywne, laminowane dno z włókna szklanego w kształcie litery „V” połączone z pneumatycznymi tubami wypornościowymi.

Materiał tub: Wysoce odporny na ścieranie, promieniowanie UV i uszkodzenia mechaniczne materiał Hypalon (często stosowany przez SPORTIS S.A.).

Bezpieczeństwo: Tuby pneumatyczne są podzielone na niezależne sekcje/komory ciśnieniowe, co gwarantuje niezatapialność jednostki nawet przy całkowitym zalaniu pokładu lub przebiciu jednej z komór.

Przeznaczenie: Operacje patrołowo-kontrolne, inspekcje na morzu i wodach śródlądowych w trudnych warunkach hydrometeorologicznych.

W 2012 roku w firmie PZ „SPORTIS” - Bojano została zbudowana jednostka pływająca klasy RIB typu S- 6200. Jednostkę zakupił Okręgowy Inspektorat Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie.

W Szczecińskim Urzędzie Morskim jednostka została zarejestrowana pod numerem UMS 2119 jako łódź patrolowa pod nazwą „ŁM – OIRM 1”. Łódź patrolowa „ŁM – OIRM 1” była

## DOKUMENTACJA

wykorzystywana podczas rejsów morskich do transportowania inspektorów na jednostkę kontrolowaną. Łódź patrolowa „ŁM – OIRM 1” jako lekki środek pływający była także wykorzystywana w rejsach kontrolnych w strefie przybrzeżnej, wodach Zalewu Szczecińskiego i wodach portowych będących w rejonie odpowiedzialności Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego w Słupsku. Przy pomocy łodzi patrolowej „ŁM – OIRM 1” 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 stacjonarny silnik spalinowy „YANMAR” o mocy 110,3 KM.

W porze zimowej przechowywana na lądzie na przyczepie podłodziowej na terenie bazy w Trzebieży.

### 3.2 PODSTAWOWE DANE PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 1”

1	WŁAŚCICIEL	GŁÓWNY INSPEKTORAT RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO
2	ARMATOR	GŁÓWNY INSPEKTORAT RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO
3	NUMER REJESTRU	UMS 2119
4	SYGNAŁ ROZPOZNAWCZY	SPS3036
	STOCZNIA	BOJANO SPORTIS S.A.
5	KARTA BEZPIECZEŃSTWA	66/KBŁ/SZC/25
6	KLASA PRS	bKM IV hyb PAT x n
7	NAZWA STATKU	„ŁM – OIRM 1”
8	TYP STATKU	ŁÓDŹ INSPEKCYJNA
9	PORT MACIERZYSTY	SZCZECIN
10	ROK BUDOWY	2012
11	DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	6,25 M
12	SZEROKOŚĆ	2,50 M
13	ZANURZENIE	0,65 M
14	WYSOKOŚĆ BOCZNA	0,90 M
15	NAPĘD	SILNIK YANMAR 4BY3-150Z O MOCY 110,3 KW NR 0882017
16	MATERIAŁ KADŁUBA	LAMINAT
17	WYPOSAŻENIE NAWIGACYJNE I RATUNKOWE	ZGODNIE Z KARTĄ BEZPIECZEŃSTWA

### 3.3 OPIS STANU FAKTYCZNEGO PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 1” Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYZCEPĄ PODŁODZIOWĄ

Ocenę stanu faktycznego Pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 1” 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 w Trzebieży przy ulicy ul. Portowa 5B w dniu 06.05.2026 roku w obecności przedstawiciela Właściciela łodzi Pana Marcina Zięby.

Atesty sprzętu, mechanizmów w czasie inspekcji posiadają datę ważności.

Mechanizmy jednostki i wyposażenie nie są sprawne.

Na jednostce sprzęt ratunkowy przewidziany na okres eksploatacji jednostki został zdjęty i zdeponowany.

W celu przeprowadzenia oceny stanu technicznego Pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 1” 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 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową przyjęto następujące grupy ciężarowo – wartościowe:



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-20

Strona 5 z 32

## DOKUMENTACJA

### 3.3.1. KADŁUB ŁODZI PATROLOWEJ PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 1” Z WYPOSAŻENIEM – UDZIAŁ 40%

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)

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 płowięją 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 1” SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYPŁYKĄ PODŁODZIOWĄ - 60%

Napęd główny pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 1” stanowi silnik stacjonarny „YANMAR”: Zamontowany na rufie w komorze silnikowej. Silnik Yanmar 4BY3-150Z wyprodukowany w 2012 roku;

Model Yanmar 4BY3-150Z to jednostka wysokoprężna Common Rail. Moc znamionowa: 110,3 kW (150 KM) przy 4000 obr./min. Typ silnika: 4-cylindrowy, rzędowy, 4-suwowy, chłodzony cieczą (zamknięty układ z wymiennikiem ciepła). Doładowanie: Turbosprężarka z intercoolerem (chłodnicą powietrza doładującego). Pojemność skokowa: 1,995 l (2 litry). Masa sucha: Około 263 kg (sam silnik bez przekładni). Zasilanie: W pełni elektroniczny wtrysk bezpośredni Common Rail (4 zawory na cylinder), zapewniający niskie dymienie, wysoką kulturę pracy oraz precyzyjne dawkowanie paliwa. Oznaczenie „Z”: Informuje, że silnik współpracuje z przekładnią kątową typu Z (Sterndrive) – najczęściej dedykowaną przekładnią Yanmar ZT370. Napęd przekazywany jest przez pawęż na zewnętrzną kolumnę ze śrubami napędowymi (często w układzie Duo Prop – dwie śruby przeciwbieżne), co zapewnia doskonały uciąg i ułatwia manewrowanie portowe.

W oparciu o przeprowadzone oględziny stwierdzam:

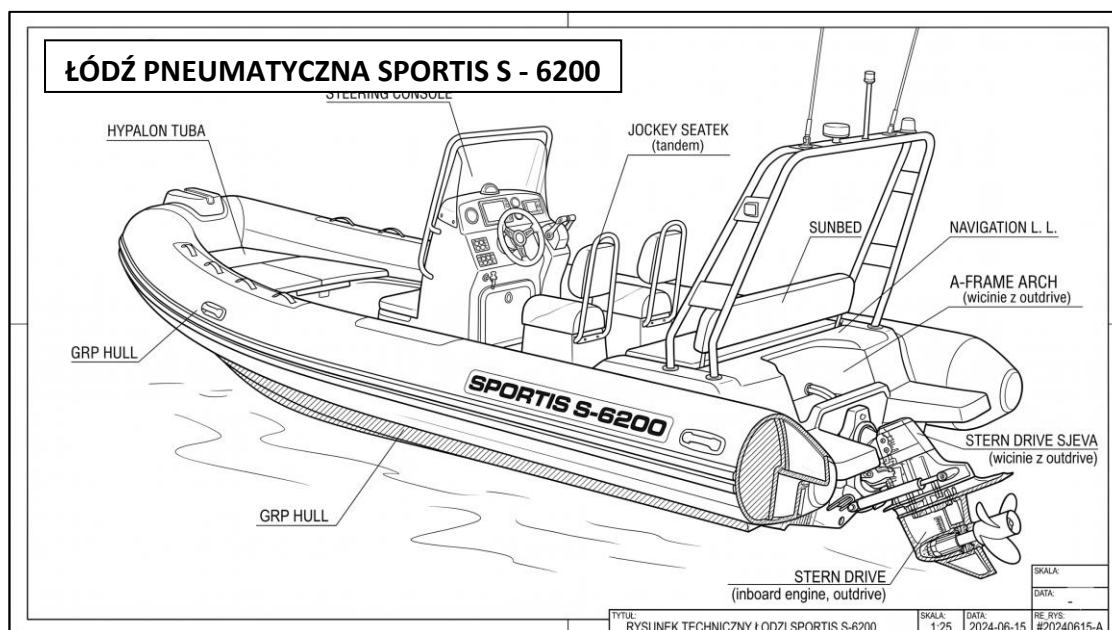
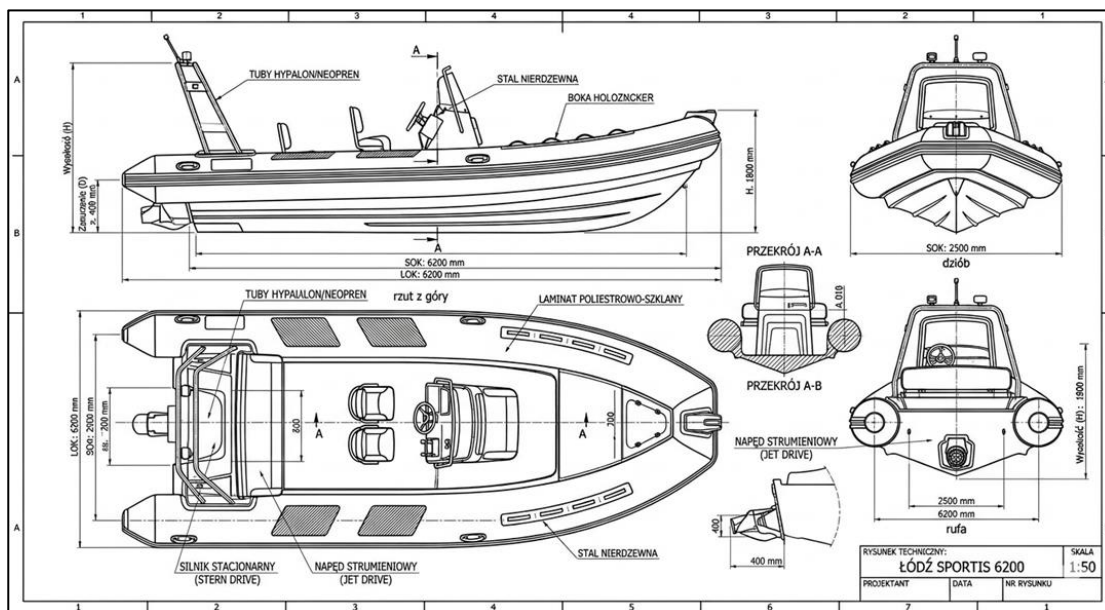
- stan techniczny silnika – silnik wymaga niezbędnego przeglądu, częste włączanie się alarmów, nieprawidłowa praca elektroniki sterującej pracą zespołu napędowego.

## DOKUMENTACJA

- przekładnia zdemontowana w specjalistycznym zakładzie serwisowym (załącznik TOP MARINE)

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

### PNEUMATYCZNA ŁÓDŹ MOTOROWA ŁM – OIRM 1



**DOKUMENTACJA**

**REASUMUJĄC: W OPARCIU O PRZEPROWADZONE OGLEDZINY  
STANTECHNICZNY PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ ŁM – OIRM 1  
OCENIAM JAKO DOSTATECZNY  
JEDNOSTKA NADAJE SIĘ DO DALSZEJ EKSPLOATACJI PO  
PRZEPROWADZENIU NIEZBĘDNYCH PRAC KADŁUBA I SILNIKA W  
SPECJALISTYCZNEJ STACJI SERWISOWEJ**

#### **4. OKREŚLENIE WARTOŚCI PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 1” Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” I PRZYCZEPĄ PODŁODZIOWĄ**

##### **4.1 OKREŚLENIE PROCENTOWEGO STOPNIA ZUŻYCIA PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 1” Z SILNIKIEM STACJONARNYM „YANMAR” 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	40	0,60	24,00
2	Urządzenia maszynowe i elektryczne	60	0,70	42,00
		100	RAZEM	<b>66,00 %</b>

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 1” – rok budowy 2012 – stąd wiek łodzi – 14 lat x 0,30% = 4,50%

Stąd całkowity procentowy wskaźnik zużycia pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR”- Z wynosi:

$$Z = 66,00\% + 4,20\% = 70,20\%$$

Z = 70 % do wycień



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-20

Strona 8 z 32

## DOKUMENTACJA

### 4.2 WYLICZENIE WARTOŚCI PRZYCZEPY PODŁODZIOWEJ

Aktualna cena rynkowa używanej, dwuosiowej przyczepy podłodziowej z 2012 roku o ładowności 1525 kg wynosi zazwyczaj od 6 500 do 10 500 PLN brutto, w zależności od marki (np. Brenderup, Thule), stanu technicznego układu hamulcowego oraz stopnia skorodowania elementów ocynkowanych.

Stan układu jezdnego i hamulcowego:

Wymiana skorodowanych linek hamulcowych, bębnow, okładzin czy łożysk w osiach wodoszczelnych.

Stan opon i rolek: Konieczność zakupu 4 nowych opon (ze względu na wiek opon z 2012 roku) oraz wymiana sparciałych rolek kilowych/bocznych.

Rejestracja i dokumenty: Przyczepa posiada aktualny przegląd techniczny.

Wartość przyczepy o numerze GS4716A określam na 8000,00 zł

### 4.3 WYLICZENIE WARTOŚCI PNEUMATYCZNEJ ŁODZI MOTOROWEJ „ŁM – OIRM 1” SPS3036 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  $K = 0,7$ .

Z - całkowity procent zużycia statku (uwzględniający % zużycia za każdy rok eksploatacji) = 70 %

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 1”

Wp - w celu określenia wartości Wp - nowej jednostki klasy pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 1” przyjmuję średnią wartość tej klasy jednostek będących na rynku krajowym budowanych - obecnie w polskich firmach. Jednostki tego typu – zwłaszcza w konfiguracji z silnikiem stacjonarnym diesla (takim jak Yanmar o mocy 110,3 kW / 150 KM) oraz z przekładnią stacjonarno-zaburtową (np. stern drive / Z-drive) – są budowane i wyposażane na indywidualne zamówienie (często dla służb profesjonalnych, takich jak policja, WOPR czy wojsko, lub na przetargi publiczne).

Szacunkowy koszt zakupu takiego nowego, profesjonalnie wyposażonego zestawu kształtuje się następująco:

Łódź wraz z napędem stacjonarnym Yanmar 150 KM: Orientacyjna cena netto wynosi zazwyczaj w granicach 220 000 – 280 000 PLN (w zależności od kursu walut i dokładnej specyfikacji silnika

## DOKUMENTACJA

oraz przekładni). 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 220 000 zł wartości należy przyjąć (cena standardowa zakupu w firmie SPORTIS. Na podstawie faktury z dnia 27.11.2012 roku koszt zakupu wynosił 205 779 zł.

$W_p = 220\ 000\ \text{zł}$

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

$C = 220\ 000 \times 0,7 \times (1 - 70/100) \times 1,0 = 154\ 000 \times 0,30 \times 1$

$C = 46\ 200,00\ \text{zł} + \text{wartość przyczepy podłodziowej } 8\ 000,00\ \text{zł} = 54\ 200,00\ \text{zł}$

Wyliczoną wartość należy pomniejszyć o koszty naprawy przekładni wyliczone w załączniku z zakładu serwisowego = 25 800,00 zł

**Wartość całkowita pneumatycznej łodzi motorowej „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową określona na dzień 20.05.2026 r wynosi: 28 400,00 zł słownie : dwadzieścia osiem tysięcy czterysta 00/100 złotych**

#### 4.4 RYNKOWA ANALIZA PORÓWNAWCZA WARTOŚCI ŁODZI I PRZYCZEPY PODŁODZIOWEJ

Wartość rynkowa łodzi Sportis o długości 6,25 m z silnikiem stacjonarnym Yanmar 150 KM na rynku wtórnym wynosi obecnie od 50 000 zł do 180 000 zł, w zależności od roku produkcji (szacowanego na okolice 2016-2017), stanu technicznego kadłuba, tub oraz liczby przepracowanych godzin (motogodzin) silnika.

Koszt nowego zestawu tej klasy (kadłub profesjonalny + zabudowany diesel Common Rail ze sterem Z) to wydatek rządu 200 000 zł – 400 000 zł brutto (sam nowy silnik stacjonarny Yanmar o zbliżonej mocy kosztuje ok. 140 000 zł).

Poniżej znajduje się zestawienie czynników, które bezpośrednio wpływają na ostateczną wycenę tej konkretnej jednostki: Co wpływa na cenę (Wycena szczegółowa) Stan tub pneumatycznych: Oryginalne tuby z Hypalonu wytrzymują wiele lat, ale jeśli noszą ślady łatek, odklejeń lub płowienia, cena łodzi spada o koszt ich wymiany (nowe tuby do tej wielkości to koszt ok. 20 000 – 35 000 zł). Stan silnika i przekładni Z: Silnik Yanmar 4BY3 jest trwały, ale bardzo drogi w naprawach. Kluczowa jest historia serwisowa, stan turbosprężarki, wtryskiwaczy Common Rail oraz samej przekładni (np. luzy na przekładni ZT370 lub zużycie anod). Przeznaczenie w przeszłości: łodzie używane do działań UM, Policja, SG itd. z racji eksploatacji osiągają niskie ceny.

## DOKUMENTACJA

Ceny nowych łodzi hybrydowych (RIB) Sportis S-6200 z silnikiem stacjonarnym (wbudowanym) nie są podawane przez producenta w publicznych, uniwersalnych cennikach detalicznych.

Jednostki tego typu – zwłaszcza w konfiguracji z silnikiem stacjonarnym diesla (takim jak Yanmar o mocy 110,3 kW / 150 KM) oraz z przekładnią stacjonarno-zaburtową (np. stern drive / Z-drive) – są budowane i wyposażane na indywidualne zamówienie (często dla służb profesjonalnych, takich jak policja, WOPR czy wojsko, lub na przetargi publiczne).

### 5. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

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



Foto nr 1 Łódź ŁM OIRM – 1 na terenie Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego - Biuro Terenowe w Trzebieży w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 2 Łódź ŁM OIRM – 1  
kolumna sterownicza w dniu  
06.05.2026



Foto nr 3 Łódź ŁM OIRM – 1  
wskaźniki w dniu 06.05.2026



Foto nr 4 Łódź ŁM OIRM – 1 widok na kokpit w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 5 Łódź ŁM OIRM – 1 widok na kokpit w dniu 06.05.2026



Foto nr 6 Łódź ŁM OIRM – 1 Radiotelefon Motorola w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 7 Łódź ŁM OIRM – 1 widok na rufę w dniu 06.05.2026



Foto nr 8 Łódź ŁM OIRM – 1 schowek pod siedziskiem w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 9 Łódź ŁM OIRM – 1 Część rufowa w dniu 06.05.2026



Foto nr 10 Łódź ŁM OIRM – 1 Część dziobowa w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 11 Łódź ŁM OIRM – 1 Część rufowa i maszt w dniu 06.05.2026



Foto nr 12 Łódź ŁM OIRM – 1 widok na kokpit w dniu 06.05.2026



Foto nr 13 Łódź ŁM OIRM – 1 widok na kokpit w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 14 Łódź ŁM OIRM – 1 widok kadłuba w dniu 06.05.2026



Foto nr 15 ŁM OIRM – 1 Miejsce łączenia przekładni z silnikiem w dniu 06.05.2026



Foto nr 16 Łódź ŁM OIRM – 1 Część rufowa w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 17 Łódź ŁM OIRM – 1 widok kadłuba w dniu 06.05.2026



Foto nr 18 Łódź ŁM OIRM – 1 widok kokpitu w dniu 06.05.2026



Foto nr 19 Łódź ŁM OIRM – 1 widok kokpitu i schowka pod siedziskiem w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 20 Łódź ŁM OIRM – 1 widok siedziska w dniu 06.05.2026



Foto nr 21 Łódź ŁM OIRM 1– widok siedziska w dniu 06.05.2026



Foto nr 22 Łódź ŁM OIRM 1– widok komory silnika w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 23 Łódź ŁM OIRM 1 –tabliczka znamionowa silnika w dniu 06.05.2026



Foto nr 24 Łódź ŁM OIRM 1 – powierzchnia kadłuba w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 25 Łódź ŁM OIRM 1 – powierzchnia kadłuba w dniu 06.05.2026



Foto nr 26 Łódź ŁM OIRM 1 – powierzchnia kadłuba w dniu 06.05.2026

## DOKUMENTACJA



Foto nr 27 Łódź ŁM OIRM 1 –przyczepa podłodziowa tabliczka znamionowa w dniu 06.05.2026



Foto nr 27 Łódź ŁM OIRM 1 –przyczepa podłodziowa tabliczka znamionowa w dniu 06.05.2026



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-20

Strona 22 z 32

## **DOKUMENTACJA**

### 1. ZAŁĄCZNIKI

- Kopia certyfikatu Eksperta Krajowej Izby Gospodarki Morskiej,
- Kopia Karty Bezpieczeństwa Nr 66/KBŁ/SZC/25
- Kopia Dokumentu Rejestracyjnego Statku z dnia 06.12.2012 r. ŁM -OIRM 1
- Kopia Świadectwa Klasy Łodzi ŁM – OIRM 1
- Kopia Dowodu rejestracyjnego przyczepy podłodziowej
- Kopia oględzin łodzi ŁM – OIRM 1 przez zakład TOP MARINE

## 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

KOPIA



Na wodach wolnych od lodu

RZECZPOSPOLITA POLSKA  
KARTA BEZPIECZEŃSTWA „Ł”

nr : 66/KBL/SZC/25

wydana na podstawie

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2024 r. poz. 1068, z późn. zm.)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

Nazwa statku: LM-OIRM-1 Sygnał rozpoznawczy: SPS3036  
 Armator: GLÓWNY INSPEKTORAT RYBOLÓSTWA MORSKIEGO  
 Port macierzysty: Szczecin Nr rejestru: UMS 2119 Klasa: \*bKM IVhyb pat x n  
 Typ statku: łódź inspekcyjna Materiał: laminat  
 Rok budowy: 2012 Stocznia: Sportis s.a. Bojano  
 Pojemność brutto: --- Pojemność netto: --- Nośność: ---  
 Długość całkowita: 6,25 m Długość między pionami: --- Min. wolna burta: ---  
 Wolna burta: --- Wysokość boczna: 0,90 m Zanurzenie maks.: 0,65 m  
 Szerokość: 2,50 m Liczba grodzi wodoszczelnych: ---  
 Napęd (liczba, typ, moc [kW], nr fabryczny): silnik wysokoprężny z przekładnią Z Yanmar 4BY3-150Z  
moc 110,3 kW, nr fab. 0882017  
 Kotwice (liczba, ciężar) 1,15 kg  
 Łańcuch (lina kotwiczna) ilość, długość 1,20 m

**Wyposażenie:**

tratwa ratunkowa	---	gaśnice	3	reflektor radarowy	1
kola ratunkowe	2	koc gaśniczy	1	światła nawigacyjne:	---
pasy ratunkowe	2-10	rękawice ognioc ochronne	1	masztowe	---
kombinezony ratunkowe	2-10	wiadro p.poż.	---	rufowe	---
wyrzutnia linki ratunkowej	---	toporek	---	burtowe zielone	1
rakiety spadochronowe czerwone	6	kompas	1	burtowe czerwone	1
pochodnie czerwone	---	sonda	1	pozycyjne komb.	---
plawka dymna pomarańczowa	1	róg mgłowy	1	białe 360°	1
radiotelefon UKF	1	apteczka	1	czerwone 360°	---
radar	---	latarka elektryczna	1	lornetka przyręczna	1
GPS	1	drykotwa	---	kamizelka pneumatyczna	2-10

**Załoga:**

min 2\* maks 10, kierownik jednostki : Marynarz Wachtowy + SRC

\* dopuszcza się jednoosobowy skład tylko w żegludze portowej i na Zalewie Szczecińskim pod warunkiem posiadania PLB (osobisty nadajnik lokalizacyjny).

**Inne wymagania i warunki:**

kierownik jednostki powinien posiadać uprawnienia z zakresu obsługi silników spalinowych.

---  
---  
---

**NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ**, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako: łódź inspekcyjna

w żegludze krajowej ogr. do 6 Mm od linii brzegowej przy sile wiatru do 6 B i stanie morza - (wysokość fali ..... m)

w żegludze w odległości do 2 Mm od statku bazowego przy sile wiatru do 6 B i stanie morza - (wysokość fali ..... m)

Niniejsza Karta jest ważna do dnia: 12.03.2029

Niniejsza Karta traci ważność, jeżeli statek zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku okresowego potwierdzenia

Wydano w:

Szczecin, 25.04.2025  
Miejscowość, data

DYREKTOR  
URZĘDU MORSKIEGO  
W SZCZECINIE  
Pieczęć

z up. Dyrektora Urzędu Morskiego  
w Szczecinie  
*Michał Czubakowski*  
Główny Inspektor  
Inspektorat Państwa Bandery  
Podpis



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-20

Strona 25 z 32

## DOKUMENTACJA

### ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKЦИИ ПОŚREDNIEJ

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

.....  
Miejscowość, data

.....  
Pieczęć

.....  
Podpis

Inspekcję pośrednią należy przeprowadzić w terminie : 12.03.2026 – 12.03.2027

## DOKUMENTACJA



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

### DOKUMENT REJESTRACYJNY STATKU

Zaświadcza się, że niżej opisany statek został zarejestrowany w dniu 06.12.2012 r. przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie i wpisany do rejestru statków morskich pod nr:

**2119**

z uwzględnieniem następujących danych:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Nazwa statku:   | <b>ŁM-OIRM-1</b>  |
| 2. Międzynarodowy sygnał wywoławczy, międzynarodowy nr identyfikacyjny*: | -   |
| 3. Port macierzysty:   | <b>SZCZECIN</b>   |
| 4. Rok, miejsce budowy i nazwa stoczni lub budowniczego:                 | <b>2012, Bojano, SPORTIS S.A.</b>   |
| 5. Rodzaj i przeznaczenie statku:  | <b>łódź inspekcyjna</b>   |
| 6. Materiał główny:  | <b>laminat</b>  |
| 7. Rodzaj napędu:  | <b>typ silnika YANMAR 4BY3-150Z</b>   |
| moc silnika [kW]   | <b>110,3</b>  |
| 8. Długość całkowita [m]:  | <b>6,25</b>   |
| Szerokość całkowita [m]:   | <b>2,50</b>   |
| 9. Właściciel:   | <b>Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego</b><br><b>76-200 Słupsk, ul. Jana Pawła II nr 1</b> |

10. Armator: **jak wyżej**

\* niepotrzebne skreślić

(adnotacja co do obowiązku podnoszenia bandery)

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).

Szczecin, dnia 06.03.2019 r.



*Sinus - Rudał*

Dyrektor Urzędu Morskiego

## DOKUMENTACJA



Egz. dla Urzędu Morskiego <sup>5p</sup>

### ŚWIADECTWO KLASY ŁODZI

Nr B-42351/24

Nazwa łodzi	<b>ŁM-OIRM-1</b>	Nr Rejestru PRS	628611		
Armator	Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego, ul. Jana Pawła II 1, 76-200 Słupsk	Port macierzysty	Szczecin		
Budowniczy	Sportis S.A., Bojano	Rok budowy	2012		
Typ/Nr budowy	S-6200 / PL-SPTAF907I213	Materiał kadłuba	łps + gum		
Długość kadłuba	6,25 m	Szerokość	2,50 m	Wysokość boczna	0,90 m
Długość maksymalna	— m	Pojemność brutto	—	Zanurzenie	0,42 m
Masa łodzi pustej	1,1 t	Nośność	— t	Minimalna wolna burta	— m
Maksymalna prędkość	35,0 kn	Maksymalna liczba osób	10	Wysokość nad wodnicą	— m
Wskaźnik wyposażenia	16 m <sup>2</sup>	Zanurzenie z pędnikiem	0,65 m		
Silnik napędowy: Wytwórca, typ, rodzaj	Yanmar, 4BY3-150Z, wysokoprężny z przekładnią Z				
Moc [kW]	110,3	Liczba obrotów [1/min]	4000	Nr silnika	0882017

Informacje dodatkowe —

Data zakończenia przeglądu stanowiącego podstawę wydania niniejszego świadectwa 2024-03-12

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 przywrócono klasę z symbolem:

**\* bKM IV hyb pat x n**

**Podczas żeglugi należy przestrzegać ograniczeń eksploatacyjnych podanych na odwrocie.**

Warunki stałe —

Termin następnego odnowienia klasy 2029-03-12 Termin przeglądu pośredniego —

Wydano w

Gdańsk, 2024-12-05



C/080/11

*Wojtyła*  
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 podziały, 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

#### Stale ograniczenia eksploatacyjne

- dopuszczalną siłę wiatru ogranicza się do 6° 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 iloczynie długości, szerokości i zanurzenia < 100 m<sup>3</sup> 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

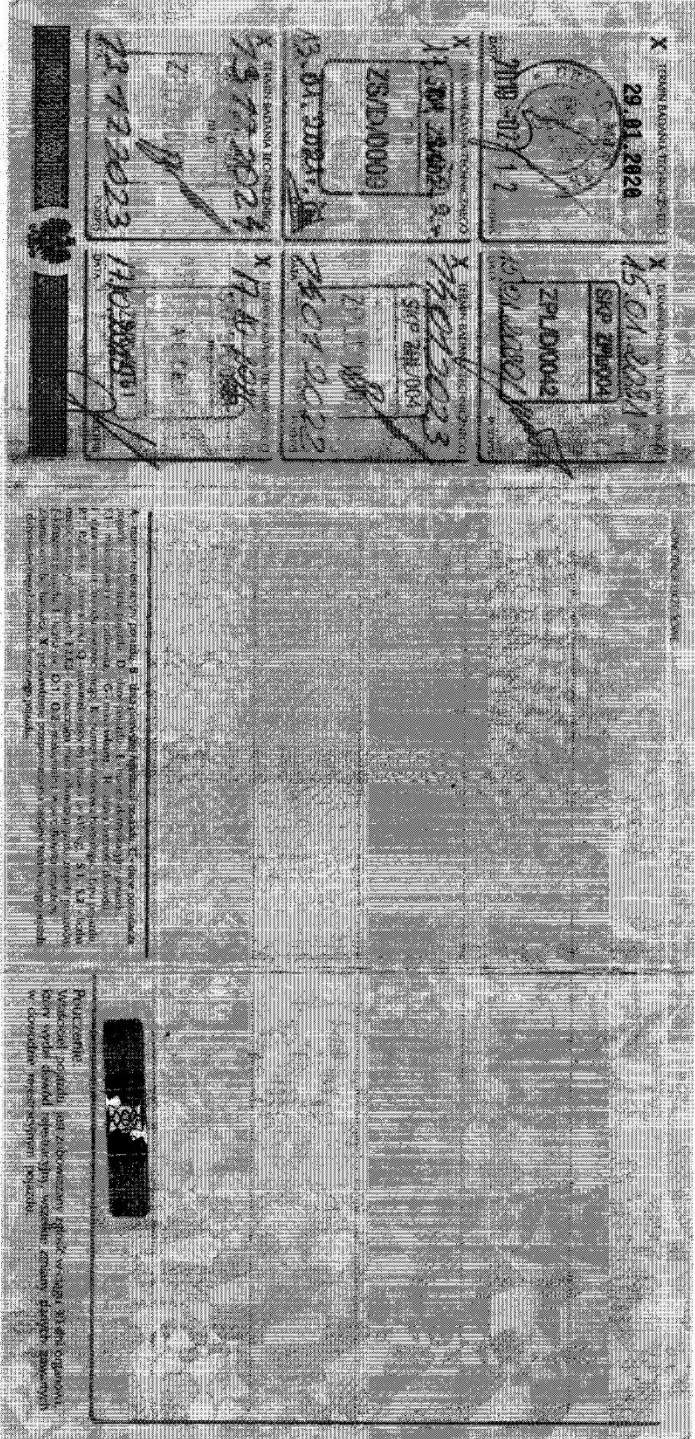
OBJAŚNIENIA OKREŚLEŃ I SYMBOLI	
Długość kadłuba	- długość łodzi między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie, z pominięciem steru i odbojnic
Szerokość	- szerokość łodzi w najszerszym miejscu na zewnętrznej powierzchni poszycia z pominięciem odbojnic
Wysokość boczna	- wysokość kadłuba mierzona w płaszczyźnie owręża 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 owrężu 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:	
<b>*bK 2, *bK 3</b>	- dla łodzi śródlądowej zbudowanej pod nadzorem PRS
<b>*bKM III, *bKM IV, *bKM 2, *bKM 3</b>	- dla łodzi przybrzeżnej zbudowanej pod nadzorem PRS
<b>bK 2, bK 3</b>	- dla łodzi śródlądowej zbudowanej pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej
<b>bKM III, bKM IV, bKM 2, bKM 3</b>	- dla łodzi przybrzeżnej zbudowanej pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej
<b>(bK 2), (bK 3)</b>	- dla łodzi śródlądowej zbudowanej bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej
<b>(bKM III), (bKM IV), (bKM 2), (bKM 3)</b>	- dla łodzi przybrzeżnej zbudowanej bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej
Rejony żeglugi:	
<b>III</b>	- żegluga po morskich wodach przybrzeżnych w odległości nie większej niż 20 mil morskich od linii brzegu
<b>IV</b>	- 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)
<b>2</b>	- żegluga po Zalewie Szczecińskim i Wiślanym, Zatoce Puckiej, Zbiorniku Włocławskim, na Śniardwach, Niegocinie i Mamrach
<b>3</b>	- żegluga po śródlądowych drogach wodnych nie wymienionych w rejonie 2 oraz po portach morskich
Dodatkowe znaki w symbolu klasy:	
<b>op</b>	- znak łodzi otwartej (bezpokładowej lub pokładowej o takiej konstrukcji, że do wnętrza łodzi może dostawać się woda)
<b>hyb</b>	- znak łodzi hybrydowej (RIB)
<b>&lt;1, &lt;2</b>	- skrócenie okresu ważności klasy odpowiednio do 1 roku, do 2 lat
<b>pat, rob, ryb, tur, ryb/tur, rob/tur</b>	- odpowiednio znak łodzi patrolowej, roboczej, rybackiej, turystycznej, rybacko-turystycznej, roboczo-turystycznej
<b>x</b>	- znak zwolnienia z przeglądu pośredniego łodzi przybrzeżnej; zwolnienie to dotyczy łodzi patrolowych i turystycznych o określonym wieku i stanie technicznym
<b>n</b>	- znak niezatapialności, który otrzymuje łódź spełniająca warunek niezatapialności określony w Przepisach
<b>L</b>	- znak wzmocnienia lodowego, który otrzymuje łódź przystosowana do żeglugi w drobno pokruszonych lodach oraz przy cienkiej skorupie lodowej
<b>d</b>	- 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 wynikała 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 (utrata spodziewanych korzyści, utrata kontraktu, niemożności podjęcia działalności itp.) poniesionych przez zleceniodawcę, a mających związek z wykonywaniem zlecenia przez PRS.



## DOKUMENTACJA



Dowód rejestracyjny przyczepy podłodziowej

## DOKUMENTACJA



**TOP MARINE**

Maciej Onyszkiewicz  
Portowa 2 TRZEBIEŻ 72-020

Trzebież, 04.05.2026r.

**Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego**  
z siedzibą w Słupsku  
ul. Jana Pawła II nr 1  
76-200 Słupsk

### Ogłędziny uszkodzeń napędu łodzi inspekcyjnej OIRM 1

Napęd: silnik YANMAR model 4 BYZ – 150 – Z, połączony z przekładnią YANMAR ZT 370.

W zestawie uszkodzeniu uległo przekazanie napędu pomiędzy silnikiem a przekładnią (układ sprzęgła rufowego).

**Koszt części to około 13 500,00 zł**

Do tego w przekładni są uszkodzone cewki elektromagnetyczne, sterujące hydrozaworami, które są odpowiedzialne za zaszprzęglanie biegów przód – tył (2 sztuki).

**Koszt około 5 000,00zł**

**Koszt materiałów eksploatacyjnych (oleje, filtry, uszczelnienia) około 1 300, 00 zł**

**Koszt robocizny około 6 000,00 zł**



Dot. Określenie wartości pneumatycznej łodzi motorowej SPORTIS „ŁM – OIRM 1” z silnikiem stacjonarnym „YANMAR” i przyczepą podłodziową dla celów urzędowych i ubezpieczeniowych

Opracował: mgr inż. Marek Padjas

Data opracowania 2026-05-20

Strona 32 z 32

## **DOKUMENTACJA**