

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Wszystkie warunki są obligatoryjne, za wyjątkiem klauzul opisanych jako klauzule fakultatywne. Postanowienia OPZ mają pierwszeństwo przed dokumentem potwierdzającym zawarcie umowy ubezpieczenia, który z kolei ma pierwszeństwo przed Ogólnymi Warunkami Ubezpieczenia lub innymi równoważnymi warunkami ubezpieczenia. Przy wypłacie odszkodowania nie będą miały zastosowania jakiejkolwiek franszyzy, udziały własne lub inne formy potrącania odszkodowania jakichkolwiek kwot, z zastrzeżeniem indywidualnie wymienionych w niniejszym OPZ.

Kwestie nieuregulowane postanowieniami OPZ mogą być określone OWU stosowanymi przez Wykonawcę, o ile nie stoją w sprzeczności z zapisami OPZ.

ZADANIE NR 1- UBEZPIECZENIA MORSKIE

1.1. Ubezpieczenie jednostek pływających

1.1.1. Statek z napędem własnym r/v „BALTICA” (Kadłub i Maszyny)

- a) Suma ubezpieczenia – **15 827 000,00 zł** (Kadłub i Maszyny - 12.741.000,00 zł, Wydatki - 3.086.000,00 zł) w odniesieniu do jednego wypadku lub serii wypadków wynikających z jednego zdarzenia.
W sumie ubezpieczenia zawarta jest aparatura naukowo - badawcza na stałe zintegrowana ze statkiem jako jego wyposażenie.

Zgodnie z Kodeksem Morskim i art. 301, suma ubezpieczenia statku BALTICA uległa otaksowaniu i nie będzie podlegać weryfikacji w trakcie trwania okresu ubezpieczenia.

- b) Limit odpowiedzialności OC - zgodny z Protokołem z 1996 r. do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie wynosi **SDR 4.530.000,00** tj.:
- **SDR 3.020.000,00** dla roszczeń z tytułu śmierci lub uszkodzenia ciała,
 - **SDR 1.510.000,00** inne roszczenia,
- w odniesieniu do jednego wypadku lub serii wypadków wynikających z jednego zdarzenia.

- c) Ubezpieczenie zawarte jest na podstawie angielskich warunków **Institute Fishing Vessel Clauses z 20/07/87, (Cl. 346)** z następującymi zmianami i rozszerzeniami:

1. Ochrona zostaje rozszerzona o szkody powstałe w skutek działania fali wywołanej nadmierną szybkością przechodzących jednostek pływających (tzw. kolizja bez kontaktu).

2. Zakres pokrycia w ramach klauzuli 15 (Fishing Gear) rozszerza się o uszkodzenie lub utratę sieci powstałe w wyniku:

- uszkodzenia przez inne statki,
- splątania się sieci z sieciami innych statków,
- odcięcia w celu ratowania ubezpieczonego statku,
- awarii urządzeń technicznych statku, które to awarie pokryte są w ramach niniejszego ubezpieczenia.

3. Do warunków ubezpieczenia włącza się następujące klauzule:

3.1. Institute Additional Perils Clause 20/7/87 (CL.347).

3.2. Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time z 1/11/95 wyłączeniem obszarów wyłączonych (zastrzeżonych).

3.3. Institute Protection and Indemnity War Strikes Clauses Hulls-Time z 20/7/87 (Cl. 345), z wyłączeniem obszarów wyłączonych (zastrzeżonych).

3.4. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause z 10/11/03 (Cl. 370).

3.5. Institute Cyber Attack Exclusion z 10/11/03 (Cl. 380).

3.6. Sanction Limitation and Exclusion Clause z 29.07.2010 r.

3.7. Electronic Date Recognition Clause z 11/08/99.

3.8. Institute Warranties z 1/07/76.

4. Zakres ubezpieczenia rozszerza się o ryzyka zanieczyszczeń środowiska w wyniku rozlewów olejowych według Pollution Endorsement z 1/05/1971 r. z wykreśleniem punktu a) d), co włącza do ubezpieczenia pokrycie roszczeń w związku z uszkodzeniem ciała i rozstrojem zdrowia oraz koszty ewentualnych kar i grzwnien nałożone na statek za spowodowane zanieczyszczenie wód i akwenów.

Limit odpowiedzialności w ramach dodatkowego ubezpieczenia wynosi 100% sumy ubezpieczenia KiM odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń łącznie w okresie ubezpieczenia.

5. Zwroty za postoje z tytułu niniejszego ubezpieczenia nie przysługują, w związku z czym klauzulę nr 23 (Returns for Lay-up and Cancellation) skreśla się.

6. Zakres i warunki ubezpieczenia spełniają wymagania zabezpieczenia finansowego wynikającego z konwencji Maritime Labour Convention 2006, zgodnie z Regulacją 2.5.2 Standard A 2.5.2 oraz regulacją 4.2 Standard A 4.2.1 Paragraf (b).

7. Zakres i warunki ubezpieczenia spełniają wymagania wynikające z Art. 12 Międzynarodowej Konwencji o usuwaniu wraków, Nairobi 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks. 2007).

8. Wykonawca zobowiązuje się do wystawienia następujących certyfikatów:

8.1. Dla Konwencji MLC 2006:

8.1.1. CERTIFICATE FURNISHED AS EVIDENCE OF INSURANCE OR FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF SHIPOWNERS' LIABILITY AS REQUIRED UNDER REGULATION 4.2.1 STANDARD A4.2.1 PARAGRAPH (B) OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION 2006, AS AMENDED.

8.1.2. CERTIFICATE FURNISHED AS EVIDENCE OF INSURANCE OR FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF SEAFARER REPATRIATION COSTS AND LIABILITIES AS REQUIRED UNDER REGULATION 2.5.2, STANDARD A2.5.2 PARAGRAPH (b) OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION 2006, AS AMENDED

8.2. Dla Konwencji Wreck Removal 2007:

CERTIFICATE FURNISHED AS EVIDENCE OF INSURANCE PURSUANT TO ARTICLE 12 OF THE NAIROBI INTERNATIONAL CONVENTION ON THE REMOVAL OF WRECKS 2007

d) Termin ubezpieczenia **od 01.04.2020 r. do 31.03.2021 r.**

1.1.2. Statek z napędem własnym r/v „BALTICA” (Wydatki)

a) Suma ubezpieczenia – **3.086.000,00 zł** (Wydatki).

b) Ubezpieczenie zawarte jest na podstawie angielskich warunków **Institute Time Clauses-Hulls Disbursements and Increased Value (Total Loss Only, including Excess Liabilities) z 1/11/95** z następującymi zmianami i rozszerzeniami:

1. Do ochrony ubezpieczeniowej włącza się ryzyko kolizji z obiektami stałymi i pływającymi (FFO – Fixed and Floating Object), z rozszerzeniem odpowiedzialności przy szkodach kolizyjnych do 4/4 sumy ubezpieczenia

2. Ochrona zostaje rozszerzona o szkody powstałe w skutek działania fali wywołanej nadmierną szybkością przechodzących jednostek pływających (tzw. kolizja bez kontaktu).

3. Do warunków ubezpieczenia włącza się następujące klauzule:

3.1. Electronic Date Recognition Clause z 11/08/99.

3.2. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause z 10/11/03 (Cl. 370).

3.3. Institute Cyber Attack Exclusion z 10/11/03 (Cl. 380).

3.4. Sanction Limitation and Exclusion Clause z 29.07.2010 r.

3.5. Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time z 1/11/95, z wyłączeniem obszarów wyłączonych (zastrzeżonych).

c) Termin ubezpieczenia **od 01.04.2020 r. do 31.03.2021 r.**

Rejon eksploatacji statku r/v BALTICA: zgodnie z dokumentami klasyfikacyjnymi i bezpieczeństwa statku.

1.1.3. Jednostka z napędem z własnym STYNKA II

a) Suma ubezpieczenia - STYNKA II – **130 000,00 zł.**

- b) W sumie ubezpieczenia zawarta jest aparatura naukowo - badawcza na stałe zintegrowana z jednostką pływającą jako jej wyposażenie.
- c) Ubezpieczenie zawarte jest na podstawie angielskich warunków **Institute Time Clauses – Hulls z 1/11/95 (Cl. 280)** z następującymi zmianami i rozszerzeniami:
1. Do ochrony ubezpieczeniowej włącza się ryzyka kolizji FFO z obiektami stałymi i innymi obiektami pływającymi (FFO – Fixed and Floating Object), z rozszerzeniem odpowiedzialności przy szkodach kolizyjnych do 4/4 sumy ubezpieczenia..
 2. Ochrona zostaje rozszerzona o szkody powstałe w skutek działania fali wywołanej nadmierną szybkością przechodzących jednostek pływających (tzw. kolizja bez kontaktu).
 3. Straty finansowe z tytułu Odpowiedzialności Cywilnej wg Institute Protection and Indemnity Clauses-Hulls-Time z 20/07/87 (Cl. 344).
 4. Zgodnie z Kodeksem Morskim i Art. 101 dla statków o pojemności poniżej 300 GT limit odpowiedzialności został ustalony na poziomie SDR 300.000 z podziałem tego limitu na:
 - **SDR 200.000** – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia,
 - **SDR 100.000** – w odniesieniu do innych roszczeń w odniesieniu do jednego wypadku lub serii wypadków wynikających z jednego zdarzenia.
 5. Do warunków ubezpieczenia włącza się następujące klauzule:
 - 5.1. Electronic Date Recognition Clause z 11/08/99.
 - 5.2. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause z 10/11/03 (Cl. 370).
 - 5.3. Institute Cyber Attack Exclusion z 10/11/03 (Cl. 380).
 - 5.4. Sanction Limitation and Exclusion Clause z 29.07.2010r.
 - 5.5. Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time z 1/11/95 wyłączeniem obszarów wyłączonych (zastrzeżonych).
 6. Zakres ubezpieczenia rozszerza się o ryzyka zanieczyszczeń środowiska w wyniku rozlewów olejowych według Pollution Endorsement z 1/05/1971 r. z wykreśleniem punktu a) d), co włącza do ubezpieczenia pokrycie roszczeń w związku z uszkodzeniem ciała i rozstrojem zdrowia oraz koszty ewentualnych kar i grzywien nałożone na statek za spowodowane zanieczyszczenie wód i akwenów. Limit odpowiedzialności w ramach dodatkowego ubezpieczenia wynosi zł 200.000,- odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń łącznie w okresie ubezpieczenia.
 7. Zwroty za postoje z tytułu niniejszego ubezpieczenia nie przysługują, w związku z czym klauzulę nr 23 (Returns for Lay-up and Cancellation) skreśla się.

d) Termin ubezpieczenia **od 01.04.2020 r. do 31.03.2021 r.**

1.1.4. Jednostka z napędem własnym ŁM MIR 2.

- a) Suma ubezpieczenia – **30 000,00 zł**
- b) Ubezpieczenie zawarte jest na podstawie angielskich warunków **Institute Time Clauses – Hulls z 1/11/95 (Cl. 280)** z następującymi zmianami i rozszerzeniami:
1. Do ochrony ubezpieczeniowej włącza się ryzyka kolizji FFO z obiektami stałymi i innymi obiektami pływającymi (FFO – Fixed and Floating Object), z rozszerzeniem odpowiedzialności przy szkodach kolizyjnych do 4/4 sumy ubezpieczenia.
 2. Ochrona zostaje rozszerzona o szkody powstałe w skutek działania fali wywołanej nadmierną szybkością przechodzących jednostek pływających (tzw. kolizja bez kontaktu).
 3. Straty finansowe z tytułu Odpowiedzialności Cywilnej wg Institute Protection and Indemnity Clauses-Hulls-Time z 20/07/87 (Cl. 344).

4. Zgodnie z Kodeksem Morskim i Art. 101 dla statków o pojemności poniżej 300 GT limit odpowiedzialności został ustalony na poziomie SDR 300.000 z podziałem tego limitu na:
 - **SDR 200.000** – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia,
 - **SDR 100.000** – w odniesieniu do innych roszczeń w odniesieniu do jednego wypadku lub serii wypadków wynikających z jednego zdarzenia.
5. Do warunków ubezpieczenia włącza się następujące klauzule:
 - 5.1. Electronic Date Recognition Clause z 11/08/99.
 - 5.2. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause" z 10/11/03 (Cl. 370)
 - 5.3. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause" z 10/11/03 (Cl. 370).
 - 5.4. Institute Cyber Attack Exclusion z 10/11/03 (Cl. 380).
 - 5.5. Sanction Limitation and Exclusion Clause z 29.07.2010 r.
 - 5.6. Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time z 1/11/95, z wyłączeniem obszarów wyłączonych (zastrzeżonych).

c) Termin ubezpieczenia **od 01.04.2020r. do 31.03.2021r.**

1.1.5. Jednostka z napędem przyczepnym MIR-unka

Łódź patrolowo-robocza wraz z silnikiem przyczepnym MERCURY 1F05201F

a) **Suma ubezpieczenia – 10 000,00 zł** (w tym wartość silnika 3.900,00 zł)

b) Ubezpieczenie zawarte jest na podstawie angielskich warunków Institute **Time Hulls Port Risks including Limited Navigation z 20/07/87 (Cl.312)** z następującymi zamianami i rozszerzeniami:

1. Ochrona zostaje rozszerzona o szkody powstałe w skutek działania fali wywołanej nadmierną szybkością przechodzących jednostek pływających (tzw. kolizja bez kontaktu).
2. Zgodnie z Kodeksem Morskim i Art. 101 dla statków o pojemności poniżej 300 GT limit odpowiedzialności został ustalony na poziomie SDR 300.000 z podziałem tego limitu na:
 - **SDR 200.000** – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia,
 - **SDR 100.000** – w odniesieniu do innych roszczeń w odniesieniu do jednego wypadku lub serii wypadków wynikających z jednego zdarzenia.
3. Do warunków ubezpieczenia włącza się następujące klauzule:
 - 3.1. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electronic Weapons Exclusion Clause z 10/11/03 (Cl. 370).
 - 3.2. Electronic Date Recognition Clause z 11/08/99.
 - 3.3. Institute Cyber Attack Exclusion z 10/11/03 (Cl. 380).
 - 3.4. Sanction Limitation and Exclusion Clause z 29.07.2010 r.
 - 3.5. Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time z 1/11/95 z wyłączeniem obszarów wyłączonych (zastrzeżonych).
4. Zakres ubezpieczenia rozszerza się o ryzyka zanieczyszczeń środowiska w wyniku rozlewów olejowych według Pollution Endorsement z 1/05/1971 r. z wykreśleniem punktu a) d), co włącza do ubezpieczenia pokrycie roszczeń w związku z uszkodzeniem ciała i rozstrojem zdrowia oraz koszty ewentualnych kar i grzwnien nałożone na statek za spowodowane zanieczyszczenie wód i akwenów.
Limit odpowiedzialności w ramach dodatkowego ubezpieczenia wynosi zł 200.000,- odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń łącznie w okresie ubezpieczenia.

5. Zwroty za postoje z tytułu niniejszego ubezpieczenia nie przysługują, w związku z czym klauzulę nr 23 (Returns for Lay-up and Cancellation) skreśla się.

c) Termin ubezpieczenia **od 01.04.2020r. do 31.03.2021r.**

1.1.6. Jednostka z napędem przyczepnym MIR-4

Łódź silnikowo -wiosłowa wraz z podestem do połowy prądem wraz z silnikiem przyczepnym YAMAHA 40 KM.

a) **Suma ubezpieczenia casco - 36 000,00 zł** (w tym silnik o wartości 17.000,00 zł).

b) Ubezpieczenie zawarte jest na podstawie angielskich warunków Institute **Time Hulls Port Risks including Limited Navigation z 20/07/87 (Cl.312)** z następującymi zamianami i rozszerzeniami:

1. Ochrona zostaje zostaje rozszerzona o szkody powstałe w skutek działania fali wywołanej nadmierną szybkością przechodzących jednostek pływających (tzw. kolizja bez kontaktu).
2. Zgodnie z Kodeksem Morskim i Art. 101 dla statków o pojemności poniżej 300 GT limit odpowiedzialności został ustalony na poziomie SDR 300.000 z podziałem tego limitu na:
 - **SDR 200.000** – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia,
 - **SDR 100.000** – w odniesieniu do innych roszczeń w odniesieniu do jednego wypadku lub serii wypadków wynikających z jednego zdarzenia.
3. Do warunków ubezpieczenia włącza się następujące klauzule:
 - 3.1. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electronic Weapons Exclusion Clause z 10/11/03 (Cl. 370).
 - 3.2. Electronic Date Recognition Clause z 11/08/99.
 - 3.3. Institute Cyber Attack Exclusion z 10/11/03 (Cl. 380).
 - 3.4. Sanction Limitation and Exclusion Clause z 29.07.2010 r.
 - 3.5. Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time z 1/11/95 z wyłączeniem obszarów wyłączonych (zastrzeżonych).
4. Zakres ubezpieczenia rozszerza się o ryzyka zanieczyszczeń środowiska w wyniku rozlewów olejowych według Pollution Endorsement z 1/05/1971 r. z wykreśleniem punktu a) d), co włącza do ubezpieczenia pokrycie roszczeń w związku z uszkodzeniem ciała i rozstrojem zdrowia oraz koszty ewentualnych kar i grzywien nałożone na statek za spowodowane zanieczyszczenie wód i akwenów. Limit odpowiedzialności w ramach dodatkowego ubezpieczenia wynosi zł 200.000,- odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń łącznie w okresie ubezpieczenia.
5. Zwroty za postoje z tytułu niniejszego ubezpieczenia nie przysługują, w związku z czym klauzulę nr 23 (Returns for Lay-up and Cancellation) skreśla się.

c) Termin ubezpieczenia **od 01.04.2020r. do 31.03.2021r.**

1.1.7. Jednostka z napędem przyczepnym RANGIA

Łódź patrolowo-robocza wraz z silnikiem przyczepnym YAMACHA F6CMHS

d) **Suma ubezpieczenia – 10 000,00 zł** (w tym wartość silnika 4.600,00 zł)

e) Ubezpieczenie zawarte jest na podstawie angielskich warunków Institute **Time Hulls Port Risks including Limited Navigation z 20/07/87 (Cl.312)** z następującymi zamianami i rozszerzeniami:

1. Ochrona zostaje zostaje rozszerzona o szkody powstałe w skutek działania fali wywołanej

- nadmierną szybkością przechodzących jednostek pływających (tzw. kolizja bez kontaktu).
2. Zgodnie z Kodeksem Morskim i Art. 101 dla statków o pojemności poniżej 300 GT limit odpowiedzialności został ustalony na poziomie SDR 300.000 z podziałem tego limitu na:
 - **SDR 200.000** – w odniesieniu do roszczeń z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia,
 - **SDR 100.000** – w odniesieniu do innych roszczeń w odniesieniu do jednego wypadku lub serii wypadków wynikających z jednego zdarzenia.
 3. Do warunków ubezpieczenia włącza się następujące klauzule:
 - 3.1. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electronic Weapons Exclusion Clause z 10/11/03 (Cl. 370).
 - 3.2. Electronic Date Recognition Clause z 11/08/99.
 - 3.3. Institute Cyber Attack Exclusion z 10/11/03 (Cl. 380).
 - 3.4. Sanction Limitation and Exclusion Clause z 29.07.2010 r.
 - 3.5. Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time z 1/11/95 z wyłączeniem obszarów wyłączonych (zastrzeżonych).
 4. Zakres ubezpieczenia rozszerza się o ryzyka zanieczyszczeń środowiska w wyniku rozlewów olejowych według Pollution Endorsement z 1/05/1971 r. z wykreśleniem punktu a) d), co włącza do ubezpieczenia pokrycie roszczeń w związku z uszkodzeniem ciała i rozstrojem zdrowia oraz koszty ewentualnych kar i grzywien nałożone na statek za spowodowane zanieczyszczenie wód i akwenów. Limit odpowiedzialności w ramach dodatkowego ubezpieczenia wynosi zł 200.000,- odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń łącznie w okresie ubezpieczenia.
 5. Zwroty za postoje z tytułu niniejszego ubezpieczenia nie przysługują, w związku z czym klauzulę nr 23 (Returns for Lay-up and Cancellation) skreśla się.

f) Termin ubezpieczenia **od 01.04.2020r. do 31.03.2021r.**

1.2. Ubezpieczenia NNW osób na jednostkach pływających

1.2.1. NNW - 46 pracowników

1. Załoga + osoby naukowo - techniczne:
 - a) Statek r/v Baltica – 22 osoby (w tym 9 osób naukowo - technicznych w rejsach, 13 osób załoga);
 - b) STYNKA II – 8 osób;
 - c) ŁMMIR-2 - 7 osób;
 - d) MIR-4 – 4 osoby,
 - e) MIR-unka – 3 osoby
 - f) RANGIA – 2 osoby
2. Sumy ubezpieczenia: **50 000,00 zł per osoba dla ryzyk:**
 - a) na wypadek śmierci,
 - b) na wypadek stałego uszczerbku na zdrowiu,
 - c) na wypadek trwałej utraty zdolności do wykonywania zawodu marynarza na statku (dotyczy tylko członków załogi statku),
(z zastrzeżeniem, że łączne świadczenie nie może przekroczyć kwoty 50 000 zł)
3. Ubezpieczenie obejmuje wszystkich marynarzy i osób naukowo - technicznych przebywających na własnych jednostkach zarówno na wodach terytorialnych RP jak i całego świata.
4. Pracownicy przebywający na obcych jednostkach morskich, zarówno w kraju jak i za granicą, zostaną objęci osobnym ubezpieczeniem NNW i KL.
5. Termin ubezpieczenia **od 01.04.2020 r. do 31.03.2021 r.**

1.3. Ubezpieczenie Rzeczy osobistych osób pływających

1.3.1. 22 osoby - członkowie załogi oraz osoby naukowo -techniczne odbywające rejsy na jednostce r/v „Baltica”

1. Suma ubezpieczenia - rzeczy osobiste 22 osoby x **2 000,00 zł na każdą osobę.**
2. Termin ubezpieczenia **od 01.04.2020 r. do 31.03.2021 r.**

1.3.2. 24 osoby – członkowie załogi i osoby naukowo - techniczne odbywające rejsy na łodziach „STYNKA II”, ŁMMIR-2, MIR-4, MIR-unka, RANGIA

1. Suma ubezpieczenia - rzeczy osobiste 24 osoby x **1 500,00 zł na każdą osobę.**
2. Termin ubezpieczenia **od 01.04.2020 r. do 31.03.2021 r.**

UWAGI:

1. Warunki ubezpieczenia zgodnie z OWU Rzeczy Osobistych.
2. Miejsce obowiązywania ubezpieczenia: ubezpieczenie RzO obowiązuje w trakcie trwania rejsów jak i w drodze do i z pracy / na statek.
3. Franszyza redukcyjna: w przypadku ubezpieczeń RzO nie ma zastosowania franszyza redukcyjna.

1.4. Ubezpieczenie Aparatury naukowo- badawczej – ubezpieczenie opcjonalne, pod warunkiem braku ochrony w ramach Części numer 2 (ubezpieczenia pozostałe).

1.4.1. Aparatura naukowo-badawcza na wybrane rejsy r/v „Baltica” i jednostkach innych armatorów.

1. Corocznie do 10 ubezpieczeń aparatury na łączną sumę ubezpieczenia **900 000,00 zł** (przykładowo średnio 10 ubezpieczeń aparatury po **90 000,00** na okres 30 dni).
2. W ostatnim okresie ubezpieczeniowym wystawiono 7 następujących polis:
 - a) Suma ubezpieczenia 80.000,00 zł, okres ubezpieczenia: 11.11.2019-16.12.2019
 - b) Suma ubezpieczenia 57.752,13 zł, okres ubezpieczenia: 02.10.2019-09.10.2019
 - c) Suma ubezpieczenia 45.991,24 zł, okres ubezpieczenia: 18.09.2019-31.10.2019
 - d) Suma ubezpieczenia 100.687,98 zł, okres ubezpieczenia: 20.08.2019-30.08.2019
 - e) Suma ubezpieczenia 57.752,13 zł, okres ubezpieczenia: 08.07.2019-12.07.2019
 - f) Suma ubezpieczenia 200.687,98 zł, okres ubezpieczenia 17.06.2019-28.06.2019
 - g) Suma ubezpieczenia 54.278,42 zł, okres ubezpieczenia: 18.01.2020-22.01.2020
3. Aparatura naukowo- badawcza na wybrane rejsy r/v Baltica i jednostkach innych armatorów ubezpieczane będą na czas konkretnego rejsu. Wykonawca zamówienia ustali **składkę zaliczkową**, która będzie podlegała rozliczeniu w półrocznych okresach. Katalog aparatury do ewentualnego ubezpieczenia na warunkach określonych w punkcie 1.4.1., wykorzystywanej na morzu jest zamknięty i wskazany w załączniku nr. 7 do SWIZ. W pozostałym okresie, w czasie składowania na lądzie aparatura ubezpieczana jest w zakresie Zadania nr 2- Ubezpieczenia Pozostałe.
4. Ubezpieczenie obejmuje następujące ryzyka:
 - 4.1. W czasie transportu lądowego lub morskiego:
stratę całkowitą lub szkody częściowe aparatury i sprzętu spowodowane przez ogień, sztorm, siłę wyższą (tj. zjawisko zewnętrzne o charakterze nadzwyczajnym, niezależne od człowieka, którego nie można przewidzieć i któremu w żaden sposób nie można zapobiec), kolizję środka transportu, stratę całkowitą środka transportu, kradzież z włamaniem lub rozbój.
 - 4.2. W czasie eksploatacji /pracy/ w morzu lub w porcie, na statku lub w wodzie oraz w czasie prób eksploatacyjnych:

stratę całkowitą lub szkody częściowe spowodowane przez ogień, sztorm, siłę wyższą, przypadkowe uszkodzenie / zniszczenie w wyniku kolizji ze środkiem transportu lub kontakt z innymi przedmiotami lub obiektami, a nie wynikłe z niefachowej obsługi aparatury lub sprzętu.

4.3 Stratę całkowitą lub szkody częściowe aparatury i / lub sprzętu powstałe podczas ich za i wyładunku na lub ze środka transportu, w tym również przy opuszczaniu do wody i wyciąganiu z niej pod warunkiem, że operacje te wykonywane były zgodnie z zasadą należytej staranności.

4.4. W czasie składowania na lądzie lub na statku w czasie jego postoju:

- a) od kradzieży z włamaniem i rabunku wg aktualnie obowiązujących "Ogólnych Warunków Ubezpieczenia od kradzieży z włamaniem i rabunku mienia jednostek prowadzących działalność gospodarczą";
- b) od ognia i innych żywiołów wg aktualnie obowiązujących "Ogólnych Warunków Ubezpieczenia od ognia i innych żywiołów mienia jednostek prowadzących działalność gospodarczą".

W przypadku przechowywania mienia na statku ustala się indywidualne wymogi zabezpieczenia mienia: Sprzęt powinien być objęty dozorem pracowników i zabezpieczony przed kradzieżą w taki sposób, aby bez uszkodzenia zabezpieczeń sprawca nie mógł dokonać zaboru mienia. Za zabór mienia uważa się również uprzednie usunięcie siłą lub przy użyciu narzędzi (w tym podrobionego klucza lub kluczem oryginalnym, który został zdobyty w wyniku kradzieży z włamaniem lub rabunku) istniejących zabezpieczeń. Pozostałe wymogi dotyczące zabezpieczeń uważa się za nieistotne.

5. Podczas transportu samochodem należącym do pracowników lub Zamawiającego, pojazd powinien być postawiony w miejscu strzeżonym i pod dozorem pod rygorem braku wypłaty odszkodowania.

6. Odnośnie sprzętu elektronicznego na morzu: zakres ubezpieczenia obejmuje szkodę w sprzęcie zapuszczanym do wody polegającą na jego utracie na skutek:

- niewłaściwej obsługi, w tym puszczenia kabla / liny podtrzymującej sprzęt;
- urwania się kabla / liny utrzymującej sprzęt,
- zahaczenia sprzętem lub kablem / liną o przedmioty znajdujące się pod wodą (zarówno naturalne jak i pochodzenia ludzkiego),
- zahaczenia sprzętem lub kablem / liną o statek lub jego elementy.

7. Z ubezpieczenia wyłącza się:

7.1. szkody spowodowane przez osoby skierowane do pracy przez ubezpieczonego, a nie posiadające odpowiednich kwalifikacji do obsługi ubezpieczonej aparatury i nie gwarantujące prawidłowej ich eksploatacji,

7.2. szkody spowodowane przez normalne zużycie,

7.3. błąd konstrukcyjny, wadę ukrytą,

7.4. szkody wyrządzone umyślnie przez ubezpieczonego lub osobę, za którą ponosi odpowiedzialność,

7.5. szkody spowodowane konfiskatą lub działaniami wojennym,

7.6. kradzież zwykłą lub zaginięcie w niewyjaśnionych okolicznościach,

7.7. szkody spowodowane niefachową lub niekompetentną obsługą,

7.8. szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa ubezpieczonego.

8. Wypłata odszkodowań – warunki i wymagania wobec ubezpieczonego:

- a) Odszkodowanie za stratę całkowitą konstruktywną płatne jest tylko w takim przypadku, gdy uzasadnione koszty ratownictwa, naprawienia uszkodzenia i / lub przywrócenia do stanu poprzedniego przekraczają sumę ubezpieczenia.
- b) W przypadku straty całkowitej konstruktywnej z wypłaconego odszkodowania potrąca się ustaloną wartość aparatury lub sprzętu w stanie uszkodzonym albo wartość odzyskanej części aparatury lub sprzętu, jeżeli część ta ma jeszcze wartość użytkową dla celów do jakich była przeznaczona.
- c) W razie jakiegokolwiek zdarzenia, które mogłoby spowodować stratę / uszkodzenie, ubezpieczony zobowiązany jest podjąć działania mające na celu uniknięcie lub zmniejszenie straty / szkody.

Ubezpieczyciel pokryje rozsądnie poniesione, uzasadnione i udokumentowane związane z tym koszty.

- d) Każdy przypadek straty /szkody powinien być niezwłocznie zameldowany kapitanowi statku, odnotowany w dzienniku okrętowym lub opisany w formie komisyjnego protokołu szkodowego. Przypadek kradzieży z włamaniem należy niezwłocznie zgłosić policji i przedstawić Ubezpieczycielowi dokument potwierdzający takie zgłoszenie.
- e) O każdym zdarzeniu mogącym wywołać roszczenie z niniejszej polisy należy niezwłocznie informować Ubezpieczyciel, najpóźniej w ciągu 7 dni od zakończenia rejsu /powrotu do kraju.
- f) Ubezpieczony ma obowiązek zabezpieczyć Ubezpieczycielowi postępowanie regresowe w stosunku do osób winnych powstania straty /szkody.
- g) Ubezpieczyciel wypłaci Ubezpieczającemu odszkodowanie lub bezsporną jego część w terminie 30 dni od daty otrzymania dokumentów niezbędnych do likwidacji szkody.
- h) Jeżeli wyjaśnienie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności Ubezpieczyciela, czy też wysokości odszkodowania w terminie, okazało się niemożliwe, odszkodowanie jest wypłacane w ciągu 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności było możliwe wyjaśnienie tych okoliczności.
- i) Odszkodowania będą płacone przez Ubezpieczyciela na rzecz Ubezpieczającego w złotych polskich na jego konto bankowe. Przeliczenia walut obcych na złote polskie dokonywane będą wg kursu średniego danej waluty w tabeli kursów Prezesa NBP obowiązującej w dniu przyznania odszkodowania.
- j) W razie odnalezienia mienia, za które Ubezpieczający otrzymał odszkodowanie, Ubezpieczający jest obowiązany przyjąć odnalezione mienie i dokonać zwrotu odszkodowania w granicach wartości odzyskanego mienia, po odliczeniu kosztów związanych z jego odzyskaniem.
- k) Ubezpieczyciel obowiązany jest uzasadnić na piśmie ustalenia dotyczące wysokości przyznanego odszkodowania lub jego odmowy wskazując okoliczności oraz podstawę prawną uzasadniającą całkowitą lub częściową odmowę wypłaty odszkodowania i poinformować Ubezpieczającego o możliwości dochodzenia roszczenia na drodze sądowej w przypadku, gdy Ubezpieczający nie zgadza się z ustaleniami Ubezpieczyciela.
- l) Za dokumenty uzasadniające zgłoszone roszczenie uważa się m.in.:
 - c) protokół szkodowy sporządzony w oparciu o zapis w dzienniku okrętowym jednostki pływającej, określający: datę, miejsce, okoliczności i przyczynę powstania szkody oraz zakres uszkodzeń,
 - d) komisyjnie sporządzony wykaz rzeczy utraconych lub uszkodzonych z podaniem ich wartości w dniu wypadku oraz daty zakupu,
 - e) raport eksperta zatrudnionego przez Ubezpieczyciela.

W sprawach nieuregulowanych niniejszymi warunkami zastosowanie mają przepisy Kodeksu Morskiego, Kodeksu Cywilnego oraz Ustawa o Działalności Ubezpieczeniowej.

1.4.2. Aparatura naukowo-badawcza i sprzęt używany do badań i pomiarów w wodzie SONAR ARIS o wartości 500.000,00 zł

1. Ubezpieczenie okresowe (do 30 dni), wnioskowane oddzielnie kiedy zajdzie taka potrzeba.
2. W ostatnim okresie ubezpieczeniowym nie wystawiono polisy.
3. Aparatura naukowo- badawcza na wybrane rejsy r/v Baltica i jednostkach innych armatorów ubezpieczane będą na czas konkretnego rejsu, na odrębne wnioski wraz z wykazem aparatury. W pozostałym okresie, w czasie składowania na lądzie aparatura ubezpieczana jest w zakresie Zadania nr 2- Ubezpieczenia Pozostałe.
4. Przeprowadzane badania polegają na:

- a) Pomiarach stacjonarnych –przeprowadzone dwie trzydobowe obserwacje sonarem ARIS w trakcie pełni i nowiu księżyca (w odstępie 14 dni). Kamera usytuowana zostanie w wodzie, na głębokości 1 metra, na granicy trzcinowiska. W trakcie pomiarów sonar połączony będzie kablem ze stanowiskiem pomiarowym na brzegu, w którym na bieżąco jego praca będzie monitorowana przez pracowników MIR-PIB.
- b) Pomiary z łodzi– planowane jest wykonanie dwóch serii pomiarów. Sonar zostanie na sztywno przymocowany do burty łodzi i zanurzony ok. 30-50 cm pod powierzchnią wody, głębokość w miejscu pomiarów ok. 1.5-2.0 metry. W trakcie pomiarów obecni będą pracownicy MIR-PIB.

UWAGI DO UBEZPIECZEŃ MORSKICH:

- A) Wszystkie jednostki posiadać będą w trakcie trwania ubezpieczenia ważne dokumenty kwalifikacyjne i bezpieczeństwa.
- B) Jednostka r/v „BALTICA” w trakcie trwania umowy ubezpieczenia może być wykorzystywana do świadczenia odpłatnych usług komercyjnych na rzecz podmiotów trzecich, na podstawie umowy czarterowej i eksploatowana zgodnie z dokumentami bezpieczeństwa.
- C) Współwłaścicielem jednostki r/v „BALTICA” jest Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, w związku z tym jest również współubezpieczonym w zakresie odnośnych praw i zainteresowań tego podmiotu.
- D) Ubezpieczenie podlega polskiemu prawu i polskiej jurysdykcji. W przypadku rozbieżności na tle interpretacji klauzul, szczególnie w związku z brakiem uregulowań w prawie polskim, powstałe spory strony mogą rozstrzygać posługując się interpretacją wynikającą z angielskiego orzecznictwa i praktyki, jednak wnioski wynikające z powyższego nie mogą być sprzeczne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa i praktyką obowiązującą w Polsce.
- E) Zastosowane franszyzy redukcyjne przy wypłacie odszkodowania wynoszą odpowiednio dla:
 6. Jednostka r/v BALTICA
 - a) 15.000,00 zł dla roszczeń CASCO (Kl. nr 12 Institute Fishing Vessel Clauses 20/07/87), w stosunku do każdego wypadku oddzielnie.
Franszyza nie będzie potrącana w przypadku:
 - straty całkowitej rzeczywistej lub konstruktywnej,
 - oględzin dna po wejściu statku na mieliznę.
 - b) 5.000,00 zł dla roszczeń objętych klauzulami „Protection and Indemnity” dla każdego roszczenia oddzielnie, z wyłączeniem kosztów leczenia za granicą i repatriacji.
 7. Jednostki „STYNKA II” i „ŁM MIR 2”
 - a) 5.000,00 zł CASCO w odniesieniu do każdej szkody (Kl. 12 Institute Time Clauses-Hulls 1/1/95)
Franszyza nie będzie potrącana w przypadku:
 - straty całkowitej rzeczywistej lub konstruktywnej,
 - oględzin dna po wejściu statku na mieliznę.
 - b) 3.000,00 dla roszczeń objętych klauzulami „Protection and Indemnity” dla każdego wypadku lub zdarzenia wg zakresu stosowania jak w warunkach instytucyjnych (kl. 3 Institute Protection and Indemnity Clauses Hulls-Time 20/07/87).
 8. Jednostki „MIR-4”, „MIR-unka” i „RANGIA”
 - 3.000,00 zł CASCO i OC w odniesieniu do każdej szkody (Kl. 13 Institute Time Hulls Port Risk including Limited Navigation 20/07/87).
4. W odniesieniu do ubezpieczenia ryzyka zanieczyszczenia środowiska w wyniku rozlewów olejowych (Pollution Endorsement) franszyza redukcyjna wynosi 3.000,00 zł każde roszczenie oddzielnie.
5. Aparatura naukowo-badawcza (dot. pkt. 1.4.1)
 - Udział własny Zamawiającego: 1.000,00 zł każda szkoda - z wyłączeniem straty całkowitej i ratownictwa.
6. Aparatura naukowo-badawcza (dot. pkt. 1.4.2)

W przypadku ubezpieczenia sprzętu Sonar ARIS franszyza redukcyjna wynosi: 5.000 zł - z wyłączeniem jej stosowania do straty całkowitej i ratownictwa.

F) Informacja o wszystkich zdarzeniach, które miały miejsce w latach 2015-2020 w odniesieniu do wszystkich ubezpieczeń morskich MIR-PIB, a które to zdarzenia mogły skutkować wypłatą odszkodowań:

1) Jednostki pływające - ryzyka morskie:

W latach 2016-2020 nie wystąpiły żadne szkody.

2) Następstwa nieszczęśliwych wypadków:

W latach 2016-2020 nie wystąpiły żadne szkody.

3) Rzeczy osobiste załogi

W latach 2016-2020 nie wystąpiły żadne szkody.

4) Aparatura naukowo-badawcza:

W latach 2016-2020 wystąpiły dwie szkody: w 2018 roku nastąpiło zniszczenie włoka dennego używanego na statku R/V Baltica, wypłacono odszkodowanie w wysokości 43.008,50 złotych, oraz uszkodzenie sondy SD 203 na łodzi STYNKA II, wypłacono odszkodowanie w wysokości 4.201,00 złotych.

KLAUZULE OBLIGATORYJNE

1. **Klauzula automatycznego pokrycia** Ubezpieczyciel obejmuje automatyczną ochroną ubezpieczeniową nowo zakupione oraz zmodernizowane w okresie ubezpieczenia jednostki, aparaturę i sprzęt naukowo-pomiarowy do limitu 500 000,00 zł pod warunkiem, iż Zamawiający zgłosi do Wykonawcy ww. środki trwałe co najmniej z 15 dniowym wyprzedzeniem od daty rozpoczęcia ryzyka. Ubezpieczeniem objęte jest także zwiększenie wartości jednostek i sprzętu oraz aparatury wskutek wykonania inwestycji, modernizacji i innych czynności podnoszących ich wartość. Składka naliczana będzie w systemie pro rata temporis.
2. **Klauzula rabatu warunkowego** - W niniejszym ubezpieczeniu udziela się 15% rabatu zastosowanego z dołu uwarunkowanego nieprzekroczeniem współczynnika szkodowości w wysokości 50% w stosunku do zapłaconej składki brutto. W przypadku gdy współczynnik szkodowości całej ubezpieczonej floty i pozostałych ryzyk z nią związanych (aparatura naukowo - badawcza i sprzęt, NNW i RzO) nie przekroczy 50% wówczas kwota uzgodnionego rabatu będzie wypłacona na rzecz Zamawiającego w terminie do 30 dni po zakończeniu roku polisowego. Dla potrzeb niniejszej klauzuli współczynnik szkodowości rozumiany jest jako stosunek wypłaconych odszkodowań, kosztów i wydatków związanych z ich likwidacją oraz szkód zarezerwowanych z uwzględnieniem uzyskanych regresów, do pełnej składki brutto z uwzględnieniem zwrotów i dopłat.
3. **Klauzula płatności rat** – w przypadku wypłaty odszkodowania, Ubezpieczyciel nie jest uprawniony do potrącenia z kwoty odszkodowania rat jeszcze nie wymagalnych; jeżeli zapłata należnej Ubezpieczycielowi składki dokonywana jest w formie przelewu bankowego lub przekazu pocztowego, za datę opłacenia składki uważa się dzień złożenia w banku lub urzędzie pocztowym zlecenia płatniczego na rachunek Ubezpieczyciela, pod warunkiem posiadania na rachunku wystarczających środków.

4. **Klauzula likwidacyjna** - ustala się, że w przypadku szkody całkowitej obejmującej urządzenie, część urządzenia lub jakiegokolwiek element jednostki pływającej, którego nie można odkupić ze względu na jego zakończenie lub wycofanie z produkcji, odszkodowanie wypłacane będzie w wysokości ceny urządzenia dostępnego aktualnie na rynku o najbardziej zbliżonych parametrach technicznych, w tym mocy produkcyjnej, nie więcej jednak niż suma ubezpieczenia. Odszkodowanie takie nie będzie traktowane jako modernizacja.

KLAUZULE FAKULTATYWNE

1. **Klauzula wypłaty zaliczki.** Liczba punktów przyznana w ofercie **3 pkt.**

Z zachowaniem pozostałych nie zmienionych niniejszą klauzulą postanowień umowy ubezpieczenia ustala się, że Ubezpieczyciel w przypadku wystąpienia szkody objętej ochroną ubezpieczeniową wypłaci Ubezpieczającemu zaliczkę w terminie 14 dni od daty złożenia przez niego stosownego wniosku wraz z kosztorysem lub wyliczeniem wielkości szkody, w wysokości 50% bezspornej wysokości należnego odszkodowania.

2. **Klauzula funduszu prewencyjnego.** Liczba punktów przyznana w ofercie **5 pkt.**

Ubezpieczyciel stawia do dyspozycji Ubezpieczającego fundusz prewencyjny w wysokości 10.000,00 zł, przy założeniu, że cel prewencyjny, na który zostaną przekazane środki zostanie zaakceptowany przez Ubezpieczyciela. Środki z funduszu prewencyjnego mogą być wykorzystane w całości przed zakończeniem okresu ubezpieczenia. Ubezpieczyciel przekazuje Ubezpieczającemu środki z funduszu prewencyjnego w ciągu 3 miesięcy od dnia otrzymania wniosku o przyznanie tych środków. Ubezpieczający przedstawi Ubezpieczycielowi rachunki lub kosztorys potwierdzający wydatki z tego funduszu. Ponadto czynności, jakie zostaną podjęte w związku z przyznaniem środków będą realizowane w oparciu o uregulowania wewnętrzne Ubezpieczyciela dotyczące przyznawania i rozliczania środków na cele prewencyjne. Dotyczy wszystkich ryzyk.

1.6. **OPIS SZCZEGÓŁOWY ubezpieczanych jednostek morskich w dokumentach PRS i Urzędu Morskiego:**

a) **Statek R/V BALTICA**



Polski Rejestr Statków

CERTIFICATE OF CLASS ŚWIADECTWO KLASY

No.
Nr M - 39453/18

Name of ship
Nazwa statku **BALTICA**

IMO No.
Nr IMO **IMO 9032745**

Flag
Bandera **The Republic of Poland**

Port of registry
Port macierzysty **Gdynia**

PRS Register No.
Nr Rejestru PRS **440650**

Distinctive number or letters
Sygnał rozpoznawczy **SNGH**

Official No.
Nr urzędowy **ROG2549**

THIS IS TO CERTIFY, on the basis of the survey performed, that the ship and her equipment comply with the requirements of the Rules for the Classification and Construction of Sea-going Ships. As a result the Class was renewed with a symbol: **ZAŚWIADCZA SIĘ, na podstawie przeprowadzonego przeglądu, że statek, jego urządzenia i wyposażenie odpowiadają wymaganiom Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich. W wyniku tego odnowiono klasę z symbolem:**

*** KM**
FISHING VESSEL I (L3)

Completion date of the survey on which this Certificate is based
Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego niniejsze Świadectwo zostało wydane **2018-05-14**

Kind of the survey
Rodzaj przeglądu **Renewal of class / Odnowienie klasy**

This Certificate is valid until
Niniejsze Świadectwo jest ważne do **2023-05-23**

subject to periodical surveys of the ship in accordance with the requirements of the Rules
pod warunkiem poddawania statku przeglądom okresowym zgodnie z wymaganiami Przepisów

Issued at
Wydano w

Gdańsk, 2018-09-21


Signature/Podpis

SHIP'S PARTICULARS
DANE STATKU

Ship's Owner Właściciel statku	Morski Instytut Rybacki Państwowy Instytut Badawczy		
Ship's Operator Armator	Morski Instytut Rybacki Państwowy Instytut Badawczy		
Shipbuilder Stocznia	Stocznia Remontowa "Nauta", Gdynia		
Year of build Rok budowy	1993	Symbol/Yard No. Symbol/Nr budowy	BSB-40 / 1
Gross tonnage Pojemność brutto	614		
Length Długość	35,60 m	Breadth Szerokość	9,00 m
Depth moulded Wysokość boczna	4,50 m		

Additional particulars relating to the ice class
Dodatkowe dane dotyczące klasy lodowej

Maximum draught fore Maksymalne zanurzenie na dziobie	4,645 m	Minimum draught fore Minimalne zanurzenie na dziobie	3,333 m
Maximum draught amidships Maksymalne zanurzenie na śródkreściu	4,879 m	Minimum draught amidships Minimalne zanurzenie na śródkreściu	4,089 m
Maximum draught aft Maksymalne zanurzenie na rufie	5,295 m	Minimum draught aft Minimalne zanurzenie na rufie	4,644 m
Required minimum main engine output Wymagana minimalna moc silników głównych	154 kW		

Other characteristics
Informacje dodatkowe Adopted for research and oceanography vessel.

BASIC CONDITIONS OF CLASS VALIDITY
PODSTAWOWE WARUNKI WAŻNOŚCI KLASY

- The class will be automatically suspended and this Certificate will become invalid if not endorsed annually within three months of the due date of the annual or intermediate surveys in accordance with the Rules for the Classification and Construction of Sea-going Ships, Part I – Classification Regulations. Other cases when the class will be suspended are specified in the Rules.
Klasa zostanie automatycznie zawieszona, a niniejsze Świadcstwo straci ważność, jeżeli nie będzie corocznie potwierdzane w ciągu trzech miesięcy od wyznaczonej daty przeglądu rocznego lub pośredniego, zgodnie z Przepisami klasyfikacji i budowy statków morskich, Część I – Zasady klasyfikacji. Inne okoliczności, w których klasa ulega zawieszeniu podano w przywołanych Przepisach.
- This Certificate expires on the due date of the renewal survey completion. Consideration can be given by PRS at any exceptional circumstances justifying an extension to this date for a maximum period of three months beyond the validity of this Certificate.
Niniejsze Świadcstwo traci ważność w wyznaczonym dniu zakończenia przeglądu odnowieniowego. Przesunięcie tego terminu na okres maksimum trzech miesięcy poza datę ważności Świadcstwa może być rozpatrzone przez PRS w wyjątkowych okolicznościach uzasadniających takie przesunięcie.
- Prior to the endorsement of this Certificate all overdue surveys shall be dealt with or postponed by agreement with PRS.
Warunkiem potwierdzenia ważności niniejszego Świadcstwa jest wykonanie wszystkich zaległych przeglądów lub ich przesunięcie na zasadzie porozumienia z PRS.

PARTICULAR CONDITIONS OF CLASS VALIDITY
SZCZEGÓLNE WARUNKI WAŻNOŚCI KLASY

Compliance with the below conditions, which were taken into account for assignment of class, is the responsibility of the Ship's Operator and is prerequisite for validity of class. Amendment of the conditions may take place upon the agreement of PRS Head Office only.
Przestrzeganie poniższych warunków, które uwzględniono przy nadawaniu klasy, spoczywa na Armatorze i warunkuje ważność klasy. Zmiana tych warunków może nastąpić tylko za zgodą Centrali PRS.

No particular conditions.
 Nie ma żadnych warunków szczególnych.

ENDORSEMENT OF SURVEYS
POTWIERDZENIA PRZEGLĄDÓW

M - 39453/18

Annual survey
Przegląd roczny

Place, date/*Miejscowość, data*seal/*pieczęć*Signature/*Podpis*

Annual/Intermediate* survey
Przegląd roczny/pośredni*

Place, date/*Miejscowość, data*seal/*pieczęć*Signature/*Podpis*

Annual/Intermediate* survey
Przegląd roczny/pośredni*

Place, date/*Miejscowość, data*seal/*pieczęć*Signature/*Podpis*

Bottom survey
Przegląd podwodnej części kadłuba

Place, date/*Miejscowość, data*seal/*pieczęć*Signature/*Podpis*

Annual survey
Przegląd roczny

Place, date/*Miejscowość, data*seal/*pieczęć*Signature/*Podpis*

* Select as appropriate/*Wybrać właściwe*

DECISIONS AFTER OCCASIONAL SURVEY
DECYZJE PO PRZEGLĄDZIE DORAŻNYM

(suspension of class, reinstatement of class, extension of class, temporary restrictions)
 (zawieszenie klasy, przywrócenie klasy, przedłużenie klasy, tymczasowe ograniczenia)

In carrying out survey activities, PRS makes efforts to ensure that they are conducted with conscientiousness and the principles of good practice, with due regard paid to the state-of-the-art technology. However, neither PRS nor its Surveyors shall bear any civil liability for damage, loss or expense which may arise in consequence or as the outcome of conducting these activities, or the result of information or advice given to the customer by PRS, irrespective of whether or not such were the result of neglect, error or lack of proper information. Nevertheless, should the customer prove that such damage, loss or expense was due to negligence on the part of the Society or its Surveyors, PRS will pay compensation to the customer for his loss up to but not exceeding the amount due for services provided, forming the basis of the customer's claim. In no cases will PRS be responsible for indirect losses (loss of prospective profits, loss of contract, inability to undertake activities, etc.) sustained by the customer and associated with the executing of a commission by PRS.

Polski Rejestr Statków (PRS) means Polski Rejestr Statków S. A.

PRS wykonuje czynności nadzorcze z należytą starannością i dobrą praktyką, uwzględniając aktualny poziom wiedzy. 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 zlecieniodawcy przez PRS informacji bądź ocen, niezależnie od tego, czy owe szkody były następstwem zaniedbania, błędu lub braku właściwej informacji. Jeżeli zlecieniodawca udowodni, że taka szkoda wynika z zaniedbania PRS lub jego inspektorów, PRS wypłaci zlecieniodawcy odszkodowanie nie przekraczające wysokości opłaty należnej za wykonaną usługę, stanowiącą podstawę roszczenia zlecieniodawcy. PRS w żadnym przypadku nie będzie ponosił odpowiedzialności z tytułu strat pośrednich (utruty spodziewanych korzyści, utraty kontraktu, niemożności podjęcia działalności itp.) poniesionych przez zlecieniodawcę, a mających związek z wykonywaniem zlecenia przez PRS.

Polski Rejestr Statków (PRS) oznacza Polski Rejestr Statków S. A.



0000001660

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT ZGODNOŚCI STATKU RYBACKIEGO FISHING VESSEL CERTIFICATE OF COMPLIANCE

Niniejszy Certyfikat należy uzupełnić wykazem wyposażenia (formularz F)
This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form F)

dla nowego / istniejącego statku rybackiego
For a new / existing¹ fishing vessel

Nr / No : FSC-710-13/GDY/2018

wydany na podstawie
issued under the provisions of

art.23 ust.1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 228, poz.1368, z późn.zm.)
Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws No.228 item 1368, as amended)

i potwierdzający zgodność statku z postanowieniami
and confirming compliance of the vessel named hereafter with the provisions of
DYREKTYWY RADY 97/70/WE Z DNIA 11 GRUDNIA 1997 R. USTANAWIAJĄCEJ ZHARMONIZOWANY SYSTEM BEZPIECZEŃSTWA
COUNCIL DIRECTIVE 97/70/EC SETTING UP A HARMONIZED SAFETY REGIME

DLA STATKÓW RYBACKICH O DŁUGOŚCI 24 M I WIĘKSZEJ
FOR FISHING VESSELS OF 24 METERS IN LENGTH AND OVER

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

przez / by Urząd Morski w Gdyni - Maritime Office Gdynia

Nazwa statku <i>Name of the ship</i>	Sygnal wywoławczy <i>Distinctive numbers or letters</i>	Port macierzysty <i>Port of registry</i>	Długość ² <i>Length²</i>
BALTICA GDY-100	S N G H	Gdynia	35.60 m

Data zawarcia umowy dotyczącej budowy lub znaczącej przebudowy:³

Date of building or major conversion contract:³

Data położenia stępki lub podobnego stadium budowy statku:³

Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction:³

10.09.1991

Data dostawy lub zakończenia znaczącej przebudowy:³

Date of delivery or completion of major conversion:³

Minimalna bezpieczna obsada statku / Minimum safe manning		
Stanowisko / Capacity	Dyplom lub świadectwo / Certificate	Liczba osób / No. of persons
Kapitan / Master	kapitan 500-3000 GT / Master 500-3000 GT	1
Oficerowie pokładowi / Deck officers	2 x oficer wachtowy / 2 x Watch Officer	2
Starszy mechanik / Chief engineer	2 of. mech. 750-3000 kW / 2nd Eng. Off. 750-3000 kW	1
Oficerowie mechanicy / Engineer officers	oficer mech. wacht. 750 kW i pow. / Watch Eng. Off. 750 kW and more	1
Radiooperator / Radiooperator		
Marynarze pokładowi / Deck ratings	2 x starszy marynarz + marynarz wachtowy / 2 x A B + O.S.	3
Motorzyści / Engine room ratings		
Oficer Elektroautomatyk / Marine electro automation Off	of. elektroautomatyk / marine electro automation off.	1
Kucharz / Cook	kucharz / Cook	1

¹ Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

² Długość wg definicji w Artykule 2(6) Dyrektywy Rady 97/70/WE. / Length as defined in Article 2(6) of Council Directive 97/70/EC.

³ Stosownie do definicji w Artykule 2(2) Dyrektywy Rady 97/70/WE. / In accordance with the definitions of Article 2(2) of Council Directive 97/70/EC.

Inspekcja wstępna
Initial survey

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, ŻE :
THIS IS TO CERTIFY THAT :

1. statek został poddany przeglądowi zgodnie z prawidem I/6 (1) (a) Załącznika do Protokołu Torremolińskiego z 1993 r.;
the ship has been surveyed in accordance with the Regulation I/6 (1) (a) of the Annex to the Torremolinos Protocol of 1993;
2. inspekcja wykazała, że:
the survey showed that:
 - 2.1. statek w pełni odpowiada wymaganiom Dyrektywy rady 97/70/WE; oraz
the ship fully complies with the requirements of Council Directive 97/70/EC; and
 - 2.2. maksymalne dozwolone zanurzenie eksploatacyjne związane z każdym z warunków eksploatacyjnych statku podano w zatwierdzonej informacji o stateczności z dnia:
the maximum permissible operating draught associated with each operating condition for the vessel is contained in the approved stability booklet dated:
3. wystawiono / nie wystawiono* Certyfikat zwolnienia.
an Exemption Certificate has / has not* been issued.

1993-05-24

Niniejszy certyfikat jest ważny do

This Certificate is valid until

2023-05-23

pod warunkiem poddania statku przeglądom
zgodnie z prawidłami I/6 (1) (b) (ii) oraz (iii)
oraz (c)
subject to surveys in accordance with Regulation
6 (1) (b) (ii) and (iii) and (c).

Wydany w:
Issued at

Gdynia, 2018-05-14
Miejscowość, data / Place, date



Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
kpt. Jerzy Kotowski
Z-ca Głównego Inspektora
Inspektoratu (FSC)
Podpis / Signature

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI CERTYFIKATU DO CHWILI DOJŚCIA DO PORTU INSPEKCJI
LUB NA OKRES KARENCJI, GDY STOSUJE SIĘ PRWIDŁA I/11 UST. 2 LUB I/11 UST. 4
ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY
OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 (2) OR REGULATION I/11 (4) APPLIES

Niniejszy certyfikat, zgodnie z prawidem I/11 ust.2 / prawidem I/11 ust. 4*, będzie ważny do dnia:
This certificate shall, in accordance with Regulation I/11 (2) / Regulation I/11 (4) *, be accepted as valid until:

Miejscowość, data / Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH
ODNOSZĄCYCH SIĘ DO ŚRODKÓW RATUNKOWYCH I POZOSTAŁEGO WYPOSAŻENIA
ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS RELATING TO
LIFE-SAVING APPLIANCES AND OTHER EQUIPMENT

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidem I/6 (1) (b) (ii),
że statek spełnia stosowne postanowienia.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey as required by regulation I/6 (1) (b) (ii), this ship was found to comply with the
relevant requirements.

Inspekcja roczna wyposażenia:
Annual equipment survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna wyposażenia:
Annual equipment survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna wyposażenia:
Annual equipment survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna wyposażenia:
Annual equipment survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

ADNOTACJE DOTYCZĄCE PRZEGLĄDÓW ROCZNYCH
ODNOSZĄCYCH SIĘ DO URZĄDZEŃ RADIOWYCH
ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS RELATING TO RADIO INSTALLATIONS

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidem I/6
(1) (b) (ii), że statek spełnia stosowne postanowienia.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey as required by regulation I/6 (1) (b) (ii), this ship was found to
comply with the relevant requirements.

Inspekcja roczna sprzętu radiowego:
Annual radio survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna sprzętu radiowego:
Annual radio survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna sprzętu radiowego:
Annual radio survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna sprzętu radiowego:
Annual radio survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI POŚREDNIEJ
ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE SURVEY

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, na podstawie przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidłem I/6 (1) (c), że statek spełnia stosowne postanowienia.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey as required by regulation I/6 (1) (c), this ship was found to comply with the relevant requirements.

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

KOPIA



0003000588

NA WODACH WOLNYCH OD ŁODU W
PORZE DZIENNEJ

RZECZPOSPOLITA POLSKA

KARTA BEZPIECZENSTWA "Ł"

Nr 351/GDY/2016

wydana na podstawie

art. 23 ust.1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 228, poz. 1368 z późn.zm.)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
przez Urząd Morski w GdyniNazwa statku: **ŁM MIR 2**Armator: **Morski Instytut Rybacki -
Państwowy Instytut Badawczy - Gdynia**Sygnał rozpoznawczy: **SPG 2928**Port macierzysty: **Elbląg**Nr rejestru: **PRS-628022**Klasa: *** bKM 2 pat**Typ statku: **łódź motorowa**Materiał: **laminat p-s**Rok budowy: **1985**Stocznia: **Stocznia im. Conrada, Gdańsk**Pojemność brutto: **7,20**

Pojemność netto:

Nośność:

Długość całkowita: **9.10 m**Długość między pionami: **8.58 m**

Min.wolna burta:

Wolna burta:

Wysokość boczna: **1.95 m**Zanurzenie maks.: **0.96 m**Szerokość: **2.90 m**

Liczba grodzi wodoszczelnych:

Napęd: (liczba, typ, moc [KW], nr fabryczny)

silnik spalinowy PZM Puck, SW 400 o mocy 70 kW

Kotwice (liczba, ciężar)

Łańcuch (lina kotwiczna) liczba, długość

Wypożyczenie:

tratwa ratunkowa

gaśnice

reflektor radarowy

1

kola ratunkowe

1-4

koc gaśniczy

światła nawigacyjne

pasy ratunkowe

2-8

rękawice ognioochronne

masztowe

kombinezony ratunkowe

wiadro p.poż.

rufowe

1

wyrzutnia linki ratunkowej

toporek

burtowe zielone

1

rakiety spadochronowe czerwone

3

kompas

burtowe czerwone

1

pochodnie czerwone

sonda

pozytywne komb.

pławka dymna pomarańczowa

1

róg mgłowy

białe 360°

1

radiotelefon VHF

1

apteczka

czerwone 360°

radar

latarka elektryczna

kamizelki asekuracyjne

2-8

GPS

1

dryfkotwa

1

Załoga:

starszy marynarz + marynarz wachtowy; łącznie 2-8 osób.

Inne wymagania i warunki:

Ważność Karty Bezpieczeństwa należy potwierdzać w terminie +/- 3 m-cy od daty rocznicowej (dzień i miesiąc daty ważności KB)

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do żeglugi jako motorówka do poboru

próbek

w ZALEW WIŚLANY

przy sile wiatru

6 "B i stanie morza

(wysokość fal

m)

w

przy sile wiatru

"B i stanie morza

(wysokość fali

m)

Niniejsza karta ważna jest do dnia: **2021-05-17**

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

Wydano w:

Gdynia, 2016-06-28

Miejscowość, data

URZĄD MORSKI W GDYNI

Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
Podpiskpt. m. sz. Jerzy Kotowski
Z-ca Głównego Inspektora
Inspektoratu Państwa Bandery (FSC)

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH I POŚREDNIEJ

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

Inspekcja roczna:

GDYNIA, 31.05.2011.
Miejscowość, data



Zup. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
kpt. inż. Jerzy Kotowski
Z-ca Głównego Inspektora
Inspektoratu Floty i Bandery (FSC)
Podpis

Inspekcja roczna/pośrednia*:

Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

Inspekcja roczna/pośrednia*:

Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

Inspekcja roczna:

Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

* Niepotrzebne skreślić



Polski Rejestr Statków

TYMCZASOWE ŚWIADECTWO KLASY ŁODZI

Nr 286/GDA/15

Nazwa łodzi	ŁM MIR 2		Nr Rejestru PRS	628022	
Armator	Morski Instytut Rybacki, ul. Hugo Kołłątaja 1, 81-332 Gdynia		Port macierzysty	Elbląg	
Budowniczy	Stocznia im. J. Conrada, Gdańsk		Rok budowy	1985	
Typ/Nr budowy	Conrad 900M / 56		Materiał kadłuba	łps	
Długość kadłuba	8,58 m	Szerokość	2,90 m	Wysokość boczna	1,95 m
Długość maksymalna	9,10 m	Pojemność brutto	7,20	Zanurzenie	0,95 m
Masa łodzi pustej	3,5 t	Nośność	- t	Minimalna wolna burta	- m
Maksymalna prędkość	13,0 kn	Maksymalna liczba osób	8	Wysokość nad wodnicą	- m
Wskaźnik wyposażenia	- m ²			Zanurzenie z pędnikiem	- m
Silnik napędowy: Wytwórca, typ, rodzaj PZM Puck, SW400, wysokoprężny					
	Moc [kW]	70,0	Liczba obrotów [1/min]	2200	
			Nr silnika	1446/173544	

Informacje dodatkowe -

Data zakończenia przeglądu stanowiącego podstawę wydania niniejszego świadectwa

2016-05-16

Na podstawie dokonanego przeglądu stwierdza się, że łódź, jej stałe urządzenia oraz wyposażenie odpowiadają wymaganiom Przepisów klasyfikacji i budowy łodzi motorowych.
W wyniku tego odnowiono klasę z symbolem:

* bKM 2 pat

Podczas żeglugi należy przestrzegać ograniczeń eksploatacyjnych podanych na odwrocie.

Warunki stałe -

Termin następnego odnowienia klasy 2021-05-17

Termin przeglądu pośredniego 2018-05-17 do 2019-05-17

Tymczasowe świadectwo jest ważne do czasu wydania przez Centralę PRS Świadectwa klasy łodzi, lecz nie dłużej niż jeden rok.

Gdańsk, 2016-05-16
Miejscowość, data



wz.

P. Podbiał
Podpis

PRS 2013-07-08

T/921/01

1/2



WYKAZ PRZEGŁĄDÓW ŁODZI / JACHTU

GDA/651/15

Nr 1/628022/GDA/16

Nr PRS 628022

Nazwa łodzi Ł.M MIR 2

Symbol klasy * bKM 2 pat

Armator Morski Instytut Rybacki, ul. Hugo Kollątaja
1, 81-332 Gdynia.

Port macierzysty Elbląg

Zaawansowanie przeglądu: ☐ rozpoczęty ☒ zakończony Data pierwszej/ostatniej wizyty 2015-12-28/2016-05-16

Przeglądy klasyfikacyjne	Rodzaj ¹	R/AI ²	Przeglądy konwencyjne	Rodzaj ¹	R/AI ²	Data ważności
☒ Klasa	RN		☐ MARPOL IV (liczba osób ≥ 16)			
☒ Część podwodna	RN		☐ MARPOL V (liczba osób ≥ 15)			
☐ Orzeczenie techniczne o zdolności do pływania						
☐						

☐ Awaria ☐ Jednorazowa podróż Zmiana: ☐ klasy ☐ właściciela ☐ nazwy

Informacje dodatkowe

Zaświadczam, że powyższe przeglądy zostały przeprowadzone zgodnie z odpowiednimi Przepisami oraz że:

1. Klasę: ☐ nadano ☒ odnowiono ☐ utrzymano ☐ zawieszono ☐ przywrócono
2. ☒ Wydano Tymczasowe świadectwo klasy z ważnością do: 2017-05-15
3. ☐ Wydano Zaświadczenie o zdolności do jednorazowej podróży z ważnością do:
4. ☐ Wydano Orzeczenie techniczne o zdolności do pływania z ważnością do:

Zał. ☐ 338☐ 305

Gdańsk, 2016-05-16

T/985/01

Miejsce, data

pieczęć

A. Kowalski
A. Kowalski

Podpis

Otrzymują:

Centrala - 1
Placówka GDA - 1
Armator - 1
Administracja GDY - 1

Decyzja Centrali:

- ☐ Weryfikacja początkowa
☐ Czasowe wprowadzenie do statusu
☐ Weryfikacja końcowa
☐ Stałe wprowadzenie do statusu

Data

Podpis

¹ IN- zasadniczy, RN- odnowieniowy, I- pośredni, A- roczny (dotyczy jachtów komercyjnych 12+), OC- doraźny.
² R - patrz zalecenia na form. 338; AI - patrz Informacje dodatkowe lub sprawozdanie na form. 305.

c) Łódź MIR-4



RZECZPOSPOLITA POLSKA

KARTA BEZPIECZEŃSTWA "Ł"

Nr 250/GDY/2017

wydana na podstawie

art. 23 ust.1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 228, poz. 1368 z późn.zm.)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

przez Urząd Morski w Gdyni

0900000000

NA WODACH WOLNYCH OD ŁODU W
PORZE DZIENNEJ

Nazwa statku: MIR-4	Armator: Morski Instytut Rybacki - Państwowy Instytut Badawczy - Gdynia	Sygnał rozpoznawczy: SPG 4613
Port macierzysty: Frombork	Nr rejestru: PRS-629462	Klasa: (bKM 2) op rob d
Typ statku: łódź motorowa	Materiał: laminat p-s	
Rok budowy: 2010	Stocznia: FU JACHT, K. Betcherski- Łącznie	
Pojemność brutto:	Pojemność netto:	Nośność: 0.4 t
Długość całkowita: 7.25 m	Długość między pionami: 6.35 m	Min.wolna burt: 0.46 m
Wolna burt: 1.80 m	Wysokość boczna: 0.76 m	Zanurzenie maks.: 0.32 m
Szerokość: 1.80 m	Liczba grodzi wodoszczelnych:	

Napęd: (liczba, typ, moc [KW], nr fabryczny)
silnik spalinowy YAMAHA F40 FEDL o mocy 29,4 kW.

Kotwice (liczba, ciężar)

Łańcuch (lina kotwiczna) liczba, długość

Wposażenie:		
tratwa ratunkowa	gaśnice	reflektor radarowy 1
kola ratunkowe 1-2	koc gaśniczy 1	światła nawigacyjne :
pasy ratunkowe 2-4	rękawice ognioochronne	masztowe
kombeinezony ratunkowe	wiadro p.poż.	rurowe
wyrzutnia linki ratunkowej	toporek	burtowe zielone
rakiety spadochronowo czerwone 3	kompas	burtowe czerwone
pochoďnie czerwone	sonda	pozycyjne komb.
plawka dymna pomarańczowa 1	róg mgłowy 1	białe 360° 1
radiotelefon VHF 1	apteczka 1	czerwone 360°
radar	latarka elektryczna	
GPS	dryfkotwa	

Załoga:
morski motorowodny lub starszy marynarz + praktykant; łącznie od 2-4 osób.

Inne wymagania i warunki:
Ważność Karty Bezpieczeństwa należy potwierdzać w terminie +/- 3 m-cy od daty rocznicowej (dzień i miesiąc daty ważności KB).

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do żeglugi jako łódź motorowa robocza,
połowcy badawcze

w ZALEW WIŚLANY	przy sile wiatru	5 "B i stanie morza	(wysokość fal	m)
w ZATOKA PUCKA	przy sile wiatru	5 "B i stanie morza	(wysokość fal	m)

Niniejsza karta ważna jest do dnia: **2022-04-12**

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

Wydano w:
Gdynia, 2017-05-31
Miejscowość, data



Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

kpt. Zdzisław Deray Noroński 1/2
Z-ca Głównego Inspektora
Inspektoratu Państwa Bandery (FSC)



Polski Rejestr Statków

ŚWIADECTWO KLASY ŁODZI

Nr B-38733/17

Nazwa łodzi	MIR-4			Nr Rejestru PRS	629462
Armator	Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy, ul. Kołłątaja 1, 81-332 Gdynia			Port macierzysty	Frombork
Budowniczy	FU Jacht K. Betcherski, Łąčno / przebudowa: Przedsiębiorstwo Turystyczne R. Doda, Stara Pasłęka			Rok budowy	2010 / 2012
Typ/Nr budowy	— / —			Materiał kadłuba	lps
Długość kadłuba	6,35 m	Szerokość	1,80 m	Wysokość boczna	0,76 m
Długość maksymalna	7,25 m	Pojemność brutto	—	Zanurzenie	0,32 m
Masa łodzi pustej	— t	Nośność	0,4 t	Minimalna wolna burta	0,46 m
Maksymalna prędkość	— kn	Maksymalna liczba osób	4	Wysokość nad wodnicą	— m
Wskaźnik wyposażenia	11 m ²			Zanurzenie z pędnikiem	0,56 m

Silnik napędowy: Wytwórca, typ rodzaj Yamaha, F40FEDL, benzynowy przyczepny
 Moc [kW] 29,4 Liczba obrotów [1/min] 5500 Nr silnika 1008548

Informacje dodatkowe naniesiono znaki wolnej burty

Data zakończenia przeglądu stanowiącego podstawę wydania niniejszego świadectwa 2017-03-29

Na podstawie dokonania przeglądu stwierdza się, że łódź, jej stałe urządzenia oraz wyposażenie odpowiadają wymaganiom Przepisów klasyfikacji i budowy łodzi motorowych.
 W wyniku tego odnowiono klasę z symbolem:

(bKM 2) op rob d

Podczas żeglugi należy przestrzegać ograniczeń eksploatacyjnych podanych na odwrocie.

Warunki stałe Dopuszczalną siłę wiatru ogranicza się do 5°B.

Termin następnego odnowienia klasy 2022-04-12

Termin przeglądu pośredniego 2019-04-12 do 2020-04-12

Gdańsk, 2017-06-05

PRS 2013-07-08

Wojciech
 Podpis

1/2

Potwierdzenie przeglądu pośredniego

Na podstawie dokonanego przeglądu klasę potwierdza się.

Miejsce, data

pieczęć

Podpis

Uwagi i ograniczenia tymczasowe:**Stale ograniczenia eksploatacyjne:**

- dopuszczalną siłę wiatru ogranicza się do 6^o 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 łożynie długości, szerokości i zanurzenia < 100 m³ i nie będą to urządzenia pływające (takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary i elewatory);
- łódź bez znaku wzmocnienia lodowego L nie powinna być eksploatowana w warunkach załodzenia;
- należy stosować się do zaleceń dotyczących bezpieczeństwa statecznościowego zawartych w *Przepisach* i w zatwierdzonej przez PRS *Informacji o stateczności*, o ile jest wymagana.

OBJAŚNIENIA OKREŚLEŃ I SYMBOLI

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

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

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

Polski Rejestr Statków (PRS) oznacza Polski Rejestr Statków S. A.



Polski Rejestr Statków

TYMCZASOWE ŚWIADECTWO KLASY ŁODZI

Nr 75/SWI/18

Nazwa łodzi	STYNKA II ŚWI-44		Nr Rejestru PRS	621124	
Armator	Morski Instytut Rybacki w Gdyni, Stacja Badawcza w Świnoujściu pl. Słowiański 11, 72-600 Świnoujście		Port macierzysty	Świnoujście	
Budowniczy	stocznia Stogi, Gdańsk		Rok budowy	1975	
Typ/Nr budowy	Fortuna / -		Materiał kadłuba	łps	
Długość kadłuba	12,17 m	Szerokość	3,98 m	Wysokość boczna	2,18 m
Długość maksymalna	12,69 m	Pojemność brutto	16,87	Zanurzenie	1,10 m
Masa łodzi pustej	11,8 t	Nośność	- t	Minimalna wolna burta	1,08 m
Maksymalna prędkość	- kn	Maksymalna liczba osób	14	Wysokość nad wodnicą	- m
Wskaźnik wyposażenia	- m ²			Zanurzenie z pędnikiem	- m
Silnik napędowy: Wytwórca, typ, rodzaj PZM Puck, SW 400 M2/3 wysokoprężny					
	Moc [kW]	70,0	Liczba obrotów [1/min]	2200	
			Nr silnika	248695	

Informacje dodatkowe Łódź przystosowana do połowu włokiem.
Dopuszczalny jednorazowy zaciąg 500 kg.

Data zakończenia przeglądu stanowiącego podstawę wydania niniejszego świadectwa 2018-06-07

Na podstawie dokonanej przeglądu stwierdza się, że łódź, jej stałe urządzenia oraz wyposażenie odpowiadają wymaganiom Przepisów klasyfikacji i budowy łodzi motorowych.
W wyniku tego odnowiono klasę z symbolem:

* bKM III ryb/rob

Podczas żeglugi należy przestrzegać ograniczeń eksploatacyjnych podanych na odwrocie.

Warunki stałe -

Termin następnego odnowienia klasy 2023-05-08

Termin przeglądu pośredniego 2020-05-08 do 2021-05-08

Tymczasowe świadectwo jest ważne do czasu wydania przez Centralę PRS Świadectwa klasy łodzi, lecz nie dłużej niż jeden rok.

Świnoujście, 2018-06-07
Miejscowość, data



P. Preuss
Podpis

Uwagi i ograniczenia tymczasowe:

-

Stałe 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 m³ i nie będą to urządzenia pływające (takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary i elewatory);
- łódź bez znaku wzmocnienia lodowego L nie powinna być eksploatowana w warunkach zalodzenia;
- należy stosować się do zaleceń dotyczących bezpieczeństwa statecznościowego zawartych w *Przepisach* i w zatwierdzonej przez PRS *Informacji o stateczności*, o ile jest wymagana.

OBJAŚNIENIA OKREŚLEŃ I SYMBOLI

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

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

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

Polski Rejestr Statków (PRS) oznacza Polski Rejestr Statków S. A.

KOPIA



Na wodach wolnych od lodu
Żegluga w porze dziennej

KARTA BEZPIECZEŃSTWA

Nr: 126/KB/ŚWI/18

wydana na podstawie

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

Nazwa statku: STYKA II MMSI 261034540 Sygnał rozpoznawczy: SPG 4380
Armator: MORSKI INSTYTUT RYBACKI - PAŃSTWOWY INSTYTUT RYBACKI
Port macierzysty: Świnoujście Nr rejestru: RO/S-S-868 Klasa: *bKM III ryb/rob
Typ statku: naukowo-badawczy Materiał: laminat
Rok budowy: 1975 Stocznia: Stocznia "Stogi", Gdańsk
Pojemność brutto: 6,87 Pojemność netto: 7,59 Nośność: -
Długość całkowita: 12,17 m Długość między pionami: 11,00 m
Wolna burta: 1080 mm Wysokość boczna: 2,18 m Zanurzenie maks.: 1,10 m
Szerokość: 3,98 m Ilość grodzi wodoszczelnych: -

Napęd: (liczba, typ, moc [kW], nr fabryczny, powierzchnia i rodzaj ozaglowania):

1 silnik wysokoprężny, SW400 M2/3, 70 kW, nr 248695

Urządzenia radiokomunikacyjne i radionawigacyjne:

radiotelefon VHF DSC, radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej - 2 szt., transponder radarowy, radar, GPS

Załoga Ilość, dyplomy	Dyplomy lub certyfikaty / Liczba osób		Środki ratunkowe (liczba sztuk / osób)	
	żegluga krajowa	żegluga krajowa		
Kapitan:	Starszy rybak / rybołówstwa morskiego / 1	starszy marynarz / 1	- łódzie ratunkowe	 dla osób
Oficerowie pokładowi:			- łódzie ratownicze	 dla osób
Starszy mechanik:			- tratwy pneumatyczne	2 dla 2 x 6 osób
Oficerowie mechanicy:			- tratwy sztywne	 dla osób
Radiooperator:	SROC	SRPC	- koła ratunkowe	4 dla osób
Marynarze pokładowi:	rybak rybołówstwa morskiego / 1		- pasy ratunkowe	10 dla 10 osób
Motorzyści:		motorzysta wachtowy / 1	- pneumatyczne kamizelki ratunkowe	10 dla 10 osób
Inni:			łącznie dla	10 osób
Minimum / Maksimum	2/10	2/10	wyrzutnia linki ratunkowej	.....
			Dopuszczalna ilość pasażerów:	
			- w żegludze portowej	 osób
			- w żegludze osłoniętej	 osób
			- w żegludze przybrzeżnej	 osób
			- w żegludze krajowej	 osób
			- w żegludze międzynarodowej	 osób
			Łączna ilość pasażerów i załogi:	
			- w żegludze portowej	 osób
			- w żegludze osłoniętej	 osób
			- w żegludze przybrzeżnej	 osób
			- w żegludze krajowej	 osób
			- w żegludze międzynarodowej	 osób

Inne wymagania i warunki:

*jako łódź rybacka, **jako motorówka do celów naukowo-badawczych

Żegluga dozwolona przy widzialności powyżej 2 Mm

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako: motorówka rybacka, naukowo-badawcza

w żegludze krajowej ograniczonej do 12 Mm od brzegu przy sile wiatru 6 *B i stanie morza 4 *B (wysokość fali m)

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

Został wydany certyfikat zwolnienia nr 273/Z-N/SZC/18

Niniejsza Karta jest ważna do dnia: 2023-05-08

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:

Świnoujście, 2018-07-25

Miejscowość, data

DYREKTOR

URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

Pieczęć

z up. Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

Podpis

Inspektor Bezpieczeństwa Żeglugi

Urząd Morski w Szczecinie

PS9.DO-38

edycja: 1.20

obowiązuje od: 22-05-2018

page 1 / 3



SAFETY CERTIFICATE

No.:

Issued under the provisions of

Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws No. 228, item 1368, as amended)

UNDER THE AUTHORITY OF GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

by the Director Maritime Office in Szczecin

Name of ship: Distinctive No. or letters:
Ship's operator:
Port of registry: Register No.: Class:
Type of Ship: Material: laminar
Year of build: Shipbuilder:
Gross tonnage: Net tonnage: Deadweight:
Length overall: Length between perpendiculars:
Freeboard: Depth moulded: Draught max.:
Breadth: Number of watertight bulkheads:

Propulsion: (number and type, power, serial numbers, surface of sails, type of rig);

Radiocommunication and radionavigation facilities:

Capacity	Certificates / number of persons		Life saving appliances	(pcs / persons)
	navigation	navigation		
Master:			lifeboats	 for pers.
Deck officers:			rescue boats	 for pers.
Chief engineers:			inflatable liferafts	 for pers.
Engineer officers:			rigid liferafts	 for pers.
Radio operator:			lifebuoys	 for pers.
Deck ratings:			lifejackets	 for pers.
Engine room ratings:			immersion suits	 for pers.
Others:			total for	 pers.
Minimum/Maximum			line throwing appliances	.....
			Number of passenger allowed:	
			- in harbour service	 pers.
			- in sheltered navigation	 pers.
			- in inshore navigation	 pers.
			- in domestic navigation	 pers.
			- in international navigation	 pers.
			Total number of crew and passengers:	
			- in harbour service	 pers.
			- in sheltered navigation	 pers.
			- in inshore navigation	 pers.
			- in domestic navigation	 pers.
			- in international navigation	 pers.

Other requirements:

THIS IS TO CERTIFY that, above mentioned ship has been duly surveyed and can be operated as:

on wind - °B and state of sea - °B (height of wave m)
on wind - °B and state of sea - °B (height of wave m)

An Exemption Certificate no., has not been issued.

This Certificate is valid until:

This Certificate loses its validity after any damage sustained by the ship or after unauthorised reconstruction affecting its safety or if annual survey has not been carried out within 3 months before and after each anniversary date of the Certificate.

Issued at:

Szczecin

Place, date

Seal

Signature

KOPIA

Karta nr: 126/KB/ŚWI/18
Certificate No:

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH I POŚREDNICH
ENDORSMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

ZAŚWIADCZA SIĘ na podstawie przeprowadzonej inspekcji, że ten statek spełnia stosowne wymagania.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey, this ship was found to comply with the relevant requirements.

Inspekcja roczna:
Annual survey:

Miejscowość, data /Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

Inspekcja roczna/pośrednia¹:
Annual/Intermediate* survey:

Miejscowość, data /Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

Inspekcja roczna/pośrednia¹:
Annual/Intermediate* survey:

Miejscowość, data /Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

Inspekcja roczna:
Annual survey:

Miejscowość, data /Place, date

Pieczęć / Seal

Podpis / Signature

¹Niepotrzebne skreślić / Delete as appropriate



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

KOPIA

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

Nr / No.: 273/Z-N/SZC/18

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 2018 r. poz. 181 t.j.)
Article 23.1 Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws No. 228 item 1368, 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:

STYNKA II

Armator:
Company:

Morski Instytut Rybacki – Państwowy
Instytut Badawczy

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive No. or letters:

SPG4380

Nr IMO:
IMO No.:

-

Port macierzysty:
Port of registry:

ŚWINOUJŚCIE

Pojemność brutto:
Gross tonnage:

6,87

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 2018 r. poz. 181 r.j.)

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

- pkt. 2, 3a, 5 część V – Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe statków specjalistycznych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek i statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia, Załącznika nr 1 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:
- widzialność powyżej 2Mm;

Podróże, jeśli takie ustalono, dla których wydano niniejszy Certyfikat zwolnienia:

Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:
Żegluga krajowa ograniczona do 12 Mm od brzegu.

Certyfikat niniejszy jest ważny do:
This Certificate is valid until:

2023-05-08

pod warunkiem, że Certyfikat:
subject to the Certificate:.....

126/KB/SZC/18

którego niniejszy Certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
to which this Certificate is attached, remaining valid.

Wydany w:
Issued at:

Szczecin, 27-06-2018
Miejscowość, data / Place, date

DYREKTOR
URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE
Pieczęć / Seal

z up. Dyrektora Urzędu Morskiego
w Szczecinie
Podpis / Signature

e) Łódź RANGIA

MZT PZZ WZÓR DOK.: 1/19	ORZECZENIE ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ	HM/2019/13/OZZ STRONA 1 Z 2
----------------------------	---------------------------------	--------------------------------

MORSKI ZESPÓŁ TECHNICZNY	POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
--------------------------	--------------------------

Inspektor MZT PZZ: Henryk Malentowicz
Nr leg.: 17, ważnej do: 16.02.2022



ELBLĄG, dnia: **04.09.2019**

ORZECZENIE ZDOLNOŚCI ŻEGLUGOWEJ

HM/2019/13/OZZ
/oznakowanie dokumentu/

Armator: Morski Instytut Rybacki Kołłataja 1 81-332 GDYNIA REGON: Typ budowy: Łódź wioślowa MARION 410 Budowniczy: P.P.H.U "NAVIGO" Lipusz Stocznia: POLYSTER YACHT Chojnice	Nr rejestracyjny: POL 21053 Nazwa jachtu: RANGIA Nazwy poprzednie: --- Port macierzysty: Gdynia
--	--

DANE JEDNOSTKI

Rodzaj kadłuba: jednokadłubowy i wypornościowy Materiał kadłuba: LPS CIN / HIN / nr kad.: PL-PLYBET47H707 Rok budowy: 2007 , przebudowy: --- Kat. projektowa: D Rodzaj napędu: motorowy Ożaglowanie: ---	WYMIARY GŁÓWNE: (ZOW: HM/2019/13/ZOW) LH: 3,94 m (długość kadłuba) L: 3,62 m (długość konstrukcyjna) BH: 1,44 m (szerokość kadłuba) TMAX: 0,22 m (zanurzenie maksymalne) TMIN: 0,22 m (zanurzenie minimalne) As: --- m ² (projektowa powierzchnia ożaglowania) DLWL/2: 0,67 m (wysokość boczna) N: --- m ² (połowa powierzchni bocznej nadbudówki) W: 4,00 --- (wskaźnik wyposażenia)
--	---

SILNIK: 4,5 / 6,1 kW/KM AGREGAT: ---- kW Typ: benzynowy Rodzaj: zaburtowy Wytwórca: Yamaha Model: F6 CMHS Nr seryjny 1: 1002468 Nr seryjny 2: ---	Baterie ak. rozruchowych: 12 V , Ah Baterie ak. bytowych: 12 V , Ah Instalacja kuchenna: --- Instalacja grzejna: ---
---	---

POŚWIADCZENIE INSPEKCJI

Jacht został poddany inspekcji technicznej i dopuszczony do żeglugi z następującymi ograniczeniami:

Siła wiatru do: 3°B	Okres doby: pora dzienna	Rejon żeglugi: <table border="1" style="display: inline-table; text-align: center;"> <tr><td>T</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td></tr> <tr><td>3</td><td>---</td><td>---</td><td>---</td><td>---</td></tr> </table>	T	1	2	3	4	3	---	---	---	---
T	1	2	3	4								
3	---	---	---	---								

Uwagi: **---**

Maks. liczba osób: **3**

Jacht przystosowany do żeglugi jednoosobowej. // W rejsach do 12 godzin, maksymalna liczba osób: 3. //

Przegląd roczny/pośredni: **niewymagane**

Roczny: **niewymagany**
/miejsce wykonania, data wykonania i podpis inspektora MZT PZZ/

Roczny/Pośredni: **niewymagany**
/miejsce wykonania, data wykonania i podpis inspektora MZT PZZ/

Roczny/Pośredni: **niewymagany**
/miejsce wykonania, data wykonania i podpis inspektora MZT PZZ/

Roczny: **niewymagany**
/miejsce wykonania, data wykonania i podpis inspektora MZT PZZ/

Przegląd: **08.07.2019, TOLKMIĘKO**

Karta Zaleceń: **----**

Zastępuje OZZ: **----**

Orzeczenie ważne do*: **04.09.2024**



mgr inż. Henryk Malentowicz
/pieczęć i podpis inspektora MZT PZZ/

* Dokument traci ważność w przypadku awarii, zmian technicznych, niewykonania zaleceń pomspekcyjnych lub braku poświadczenia przeglądem rocznym / pośrednim.



000000-4146

NA WODACH WOLNYCH OD ŁODU W PORZE
DZiennej

RZECZPOSPOLITA POLSKA

KARTA BEZPIECZEŃSTWA JACHTU MORSKIEGO

Nr 471/GDY/2019

wydana na podstawie

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni

Nazwa jachtu: **RANGIA** Armator: **Morski Instytut Rybacki - Państwowy Instytut Badawczy - Gdynia** Sygnał rozpoznawczy: **826100310**

Port macierzysty: **Gdynia** Nr rejestru: **POL 21053** Klasa: **HM/2019/13/OZZ**

Typ jachtu: **jacht motorowy** Materiał: **laminat ps** Kategoria projektowa: **D**

Rok budowy: **2007** Stocznia/budowniczy: **POLYSTER YACHT Chojnice**

Pojemność brutto: Pojemność netto:

Długość kadłuba: **3.94 m** Długość pomiarowa*: **0.67 m** Zanurzenie maks.: **0.22**

Wolna burta: Szerokość: **1.44 m** Liczba grodzi wodoszczelnych:

Napęd: (liczba, typ, moc [KW], nr fabryczny, powierzchnia i rodzaj ozaglowania):
Spalinowy silnik zaburtowy YAMAHA F6CMHS o mocy 4,5 kW

Urządzenia radiokomunikacyjne i radionawigacyjne:
rttn VHF

Stanowisko	Dyplomy, świadectwa lub patenty / Liczba osób		Środki ratunkowe (liczba sztuk/osób)	
	żegluga na akwenach treningowych	żegluga		
Kapitan:	sternik motorowodny		- łódzie ratownicze - dla osób	
Oficerowie pokładowi:	1 osoba		- tratwy pneumatyczne - dla osób	
Kierownik maszyn:			- kółka ratunkowe 2 dla osób	
Załoga z kwalifikacjami:			- pasy ratunkowe 2-3 dla 2-3 osób	
Załoga z kwalifikacjami:			- pasy bezpieczeństwa - dla osób	
Radiooperator:	Św. rttn VHF		łącznie dla 3 osób	
Inni:			- wyrzutnia linki ratunkowej -	
Minimum / Maksimum	2-3		Dopuszczalna liczba pasażerów	
			- w żegludze na akwenach treningowych 1 osób	
			- w żegludze osłoniętej osób	
			- w żegludze przybrzeżnej osób	
			- w żegludze pełnomorskiej osób	
			- w żegludze oceanicznej osób	
			Łączna liczba pasażerów i załogi	
			- w żegludze na akwenach treningowych 2-3 osób	
			- w żegludze osłoniętej osób	
			- w żegludze przybrzeżnej osób	
			- w żegludze pełnomorskiej osób	
			- w żegludze oceanicznej osób	

Inne wymagania i warunki: Załoga musi posiadać 4 podstawowe świadectwa przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa (STCW)

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony jacht morski został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako:

jacht motorowy

w żegludze na akwenach treningowych przy sile wiatru 3 °B i stanie morza (wysokość fali m)

w żegludze przy sile wiatru °B i stanie morza (wysokość fali m)

Wystawione/nie wystawiono** wykaz(u) zwolnień jachtu morskiego nr

Niniejsza karta ważna jest do dnia***: 2024-09-04

Niniejsza karta traci ważność, jeżeli jacht morski zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku rocznego potwierdzenia.

Wydano w:

Gdynia, 2019-11-04
miejscowość, data

* Zgodnie z Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych, 1966

** Niepotrzebne skreślić

*** Karta bezpieczeństwa jest wydawana na okres nie dłuższy niż 5 lat, z uwzględnieniem terminu ważności dokumentu potwierdzającego przeprowadzenie przeglądu technicznego.



Zup. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
mgr Piotr Sipa
Z-ca Głównego Inspektora
Inspektoratu Państwa Bander (ISC)

f) łódź MIR-unka



For Owners

5.1p
SWI/36/19

TYMCZASOWE ŚWIADECTWO KLASY ŁODZI

Nr 97/SWI/19

Nazwa łodzi	MIR-unka			Nr Rejestru PRS	629596
Armator	Morski Instytut Badawczy			Port macierzysty	Świnoujście
Budowniczy	-			Rok budowy	-
Typ/Nr budowy	-			Materiał kadłuba	łps
Długość kadłuba	4,10 m	Szerokość	1,45 m	Wysokość boczna	0,7 m
Długość maksymalna	4,10 m	Pojemność brutto	-	Zanurzenie	0,15 m
Masa łodzi pustej	- t	Nośność	0,43 t	Minimalna wolna burta	0,36 m
Maksymalna prędkość	- kn	Maksymalna liczba osób	4	Wysokość nad wodnicą	- m
Wskaźnik wyposażenia	- m ²			Zanurzenie z pędnikiem	- m
Silnik napędowy: Wytwórca, typ, rodzaj MERCURY, benzynowy przyczepny					
	Moc [kW]	3,68	Liczba obrotów [1/min]	3500	Nr silnika 1F05201F
Informacje dodatkowe	-				

Data zakończenia przeglądu stanowiącego podstawę wydania niniejszego świadectwa 2019-08-05

Na podstawie dokonanego przeglądu stwierdza się, że łódź, jej stałe urządzenia oraz wyposażenie odpowiadają wymaganiom Przepisów klasyfikacji i budowy łodzi motorowych.
W wyniku tego odnowiono klasę z symbolem:

(bKM 2) op rob d

Podczas żeglugi należy przestrzegać ograniczeń eksploatacyjnych podanych na odwrocie.

Warunki stałe Siła wiatru ograniczona do 5B.

Termin następnego odnowienia klasy 2024-08-05 Termin przeglądu pośredniego 2021-08-05 do 2022-08-05

Tymczasowe świadectwo jest ważne do czasu wydania przez Centralę PRS Świadectwa klasy łodzi, lecz nie dłużej niż jeden rok.

Świnoujście, 2019-08-05
Miejscowość, data



T/922/05

K. Bereza
Podpis

PRS 2013-07-08

1/2

KOPIA



Na wodach wolnych od lodu
Żegluga w porze dziennej

KARTA BEZPIECZEŃSTWA „Ł”

Nr : 163/KBL/ŚWI/19

wydana na podstawie

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

Nazwa statku: MIR-UNKA Sygnal rozpoznawczy: -
Armator: MORSKI INSTYTUT RYBACKI - PAŃSTWOWY INSTYTUT BADAWCZY
Port macierzysty: Świnoujście Nr rejestru: UMS2164 Klasa: (bKM 2) op rob d
Typ statku: łódź otwarta pokładowa Materiał: laminat
Rok budowy: - Stocznia: -
Pojemność brutto: - Pojemność netto: - Nośność: 0,43 t
Długość całkowita: 4,10 m Długość między pionami: - Min. wolna burta: -
Wolna burta: - Wysokość boczna: 0,7 m Zanurzenie maks.: 0,15 m
Szerokość: 1,45 m Liczba grodzi wodoszczelnych: -

Napęd (typ, moc, nr fabryczny, powierzchnia i rodzaj ożaglowania):

Silnik benzynowy, przyczepny Marcury o mocy 3,68kW, nr silnika 1F05201FKotwice (ilość, ciężar) 1 szt. 15kgŁańcuch (lina kotwiczna) ilość, długość lina, 25m

Wypożyczenie:

tratwa ratunkowa	.....	gaśnice	1.	reflektor radarowy	.....
koła ratunkowe	<u>1 z rzutką</u>	koc gaśniczy	.....	światła nawigacyjne:	.....
pasy ratunkowe	.....	rękawice ognioochronne	.....	masztowe	.....
kombinezony ratunkowe	.....	wiadro p.poz.	.....	rufowe	.....
wyrzutnia linki ratunkowej	.....	toporek	.....	burtowe zielone	.....
rakiety spadochronowe czerwone	.....	kompas	.....	burtowe czerwone	.....
pochodnie czerwone	.....	sonda	.....	pozycyjne komb.	.....
plawka dymna pomarańczowa	.....	róg mgłowy	.....	białe 360°	.....
radiotelefon UKF	.....	apteczka	.....	czerwone 360°	.....
radar	.....	latarka elektryczna	.....	awaryjne	.....
GPS	.....	dryfkotwa	.....	wiosła	2

Załoga:

Ilość załogi: 1-4 osoby

Inne wymagania i warunki:

Prace na pokładzie powinny być prowadzone w kamizelkach asekuracyjnychpod nadzorem załogi rybackiej łodzi motorowej, podczas dobrej widzialności. Holowanie bez osób na burcie.Nie wymaga stałego wyposażenia p.poz. i ratunkowego

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do: żeglugi jako łódź
otwarta pokładowa do pobierania prób

w żegludze krajowej ograniczonej do 12Mm przy sile wiatru do 5 B i stanie morza 3 B (wysokość fali 1,2 m)w przy sile wiatru do B i stanie morza B (wysokość fali m)Niniejsza Karta jest ważna do dnia: 2024-08-05

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:

Świnoujście, 08.08.2019

Miejscowość, data

Pieczęć

DYREKTOR
URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

z up. Dyrektora Urzędu Morskiego
w Szczecinie

Artur Syrolański

Starszy Inspektor

Inspektor ds. bezpieczeństwa Żeglugi

Podpis



ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH I POŚREDNIEJ

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

Inspekcja roczna:

.....
Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

Inspekcja roczna/pośrednia¹:

.....
Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

Inspekcja roczna/pośrednia¹:

.....
Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

Inspekcja roczna:

.....
Miejscowość, data

Pieczęć

Podpis

¹ Niepotrzebne skreślić