JMB

MARINE ENGINEER

Niezależny Konsultant i Ekspert KIGM

80-290 Gdańsk, ul. Reymonta 4 *tel.kom. +48 / 501 386 133*
jbarszczewski@wp.pl

RAPORT

Nasz znak: 24/2025 - UM

EKSPERTYZA WYCENY SZACUNKOWEJ WARTOŚCI RYNKOWEJ JEDNOSTKI „HYDROGRAF 7"

Inspekcję jednostki przeprowadzono w porcie Ustka
w dniu 08 Grudzień 2025.

J M B MARINE ENGINEER
JERZY BARSZCZEWSKI

Niezależny Konsultant i Ekspert KIGM

na zlecenie:

Urzędu Morskiego w Gdyni
z siedzibą w Gdyni

przeprowadził w dniu 08 Grudnia 2025 roku w porcie Ustka
inspekcję statku hydrograficznego „HYDROGRAF-7".

Inspekcję przeprowadzono w celu określenia faktycznego stanu technicznego jednostki i jej zdolności do żeglugi dla określenia szacunkowej wartości rynkowej jednostki.

Niżej podpisany ekspert przeprowadził oględziny oraz zapoznał się z dokumentacją jednostki i stwierdza jak poniżej:

Osoby uczestniczące w inspekcji i udzielające informacji :

- Szyper jednostki „Hydrograf-7" - Krzysztof Pucułek

W dniu inspekcji jednostka cumowała w porcie Ustka. Obsługę silników i mechanizmów jednostki przeprowadzał Szyper Krzysztof Pucułek.

1. Dane jednostki	
1.1 Nazwa	**HYDROGRAF-7**
1.2 Typ / przeznaczenie statku	Statek hydrograficzny,
1.3 Flaga/Port macierzysty	polska, Gdynia
1.4 Sygnał rozpoznawczy	SPG 2310
1.5 Nr rejestru PRS, klasa	620288 klasa: *mKM III Lm2
1.6 Rok budowy, stocznia	1960 r., Stocznia Marynarki Wojennej, Gdynia
1.7 Długość całkowita	17,81 m
1.8 Szerokość	4,20 m
1.9 Zanurzenie	1,50 m
1.10 Wyporność	33,00 m3
1.11 Materiał, konstrukcja	Stal, konstrukcja spawana
1.12 Silnik napędu głównego	Silnik spalinowy DELFIN 2, typ: SW 680/195/4, moc znamionowa: 121 kW
1.13 Rodzaj napędu	Przekładnia nawrotna, 1 x śruba stała

Armator:

Urząd Morski w Gdyni, z siedzibą w Gdyni, ul. B. Chrzanowskiego 10

1. **Świadectwa i certyfikaty**	
2.1 KARTA BEZPIECZEŃSTWA	Nr. 510/GDY/2021, U.M. Gdynia wydano: 30.11.2021, ważna do: 17.01.2026.
2.2 ŚWIADECTWO KLASY	Nr. M-40945/21 wydano: 07.07.2021, ważne do: 17.01.2026.
2.3 Informacja o stateczności	PRS Gdynia,20.03.1998 r.
2.4 WAŻNOŚĆ urządzeń nawigacyjnych	Ważność poszczególnych urządzeń aktualna do roku 2025, 2026.
2.5 POZWOLENIE RADIOWE	Nr MB/0041/E/21 UKE Gdynia ważność do: 11.02.2031
2.6 STATUS STATKU	Raport PRS 275/GDY/18 z dn. 07.09.2018.
2.7 CERTYFIKAT OKRĘTOWY STAŁY	ROG/S/1175, z 04.11.2008
2.8 CERTYFIKAT SPRZĘTU RATUNK.	Ważność: tratwa do 08.2026, zamek do 08.2027
2.9 INSPEKCJA DŹWIGU	Nr TDT – 544/90/25, ważny do 05/03/2026

Komentarz;

Jednostka posiada Klasę PRS z dnia 07.07.2021 r. ważną do dnia 17.10.2025, która została przedłużona tymczasowo do dn. 17.01.2026 r.
Karta Bezpieczeństwa z dn. 30.11.2021 z terminem ważności do dn. 17.10.2025 została przedłużona tymczasowo do dn. 17.01.2026 r.
Certyfikat przeglądu sprzętu p-poż. ważny do 04.2026 r.
Zaświadczenie o przeglądzie pneumatycznej tratwy ratunkowych, 1 szt. , ważne do m-ca 08.2026r., zwalniaki tratwy ważne do m-ca 08.2027r.
Zaświadczenie o przeglądzie pasów ratunkowych, 10 szt., ważne do dnia 12.2026 r.
Ważność certyfikatów urządzeń nawigacyjnych upływa w roku 2025 i 2026
Sprzęt sygnalizacyjny i pirotechniczne posiadają ważność do m-ca 09.2026r.

OPIS JEDNOSTKI

„HYDROGRAF-7" jest jednostką hydrograficzną o wyporności 33,00 RT, długości 17,81 m, konstrukcji stalowej, zbudowaną w roku 1960 w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni.

Napęd główny jednostki stanowi silnik spalinowy DELFIN 2 produkcji PZM AMEX , 2005 r. o mocy 121 kW przekazujący napęd na śrubę stałą poprzez przekładnię nawrotną.
Jednostka może zabrać na pokład max. 10 osób. Rejon pływania; w żegludze krajowej do 12 Mm od brzegu, przy sile wiatru do 6 *B.
Prędkość jednostki wynosi do 7-9,0 węzłów. Konsumpcja paliwa 9 -10, max. 25 l/godz. / MGO /.

1. Stan techniczny pokładów i urządzeń pokładowych

Stan techniczny pokładu głównego jest w złym stanie ze względu na bardzo zniszczone pokrycie drewniane na całej powierzchni pokładu. Wymaga kompleksowej wymiany.
Relingi wzdłuż pokładu są w bardzo dobrym stanie. Drzwi wejściowe z pokładu do pomieszczenia sterówki posiadają zabezpieczenia pozycji otwartej, uszczelki drzwi nie wykazują uszkodzeń.
Stan elementów wyposażenia technicznego na pokładzie tj. odpowietrzenia zbiorników, wentylatorów, zaworów, pachołów cumowniczych jest dobry.
Środki ratunkowe i drogi ewakuacyjne na pokładzie są prawidłowo rozmieszczone i oznaczone.
Jednostka wyposażona jest w żuraw pokładowy zamontowany centralnie na pokładzie rufowym. Żuraw hydrauliczny o udźwigu 2 T który został ograniczony do 0,255 T ze względu na stateczność jednostki. Pokład rufowy, otwarty z rolką na rufie i kabestanem o napędzie hydraulicznym.

URZĄDZENIA POKŁADOWE

1. Winda kotwiczna dziobowa, napęd ręczny - sprawna, przesmarowana, stan dobry
2. Kotwica wraz z łańcuchem, 1 szt. – ocena wizualna, bez uwag
3. Mechanizm zrzutowy tratwy ratunkowej, 1 szt. - sprawny, stan dobry
4. Urządzenie sterowe, mechaniczne - stan dobry
5. Żurawik hydrauliczny pokładowy, stan dobry
6. Kabestan hydrauliczny, stan dobry
7. Wentylatory – sprawne, stan dobry.

2. Stan pomieszczeń

Pomieszczenie sterówki wyposażone w sprzęt nawigacyjny, radiowy, sterowanie silnikiem napędu głównego oraz ster mechaniczny. Centralki oświetlenia nawigacyjnego, sprzęt sygnalizacyjny . Szafka z dokumentacją nawigacyjną, szafka z flagami sygnalizacyjnymi. Stan ogólny; dobry.
Z pomieszczenia sterówki znajdują się zejścia do maszynowni oraz do pomieszczeń socjalnych. Stan zejściówek właściwy / uchwyty /.
Pomieszczenie socjalne wyposażone jest w dwie kanapy, stół, szafki podwieszone.

Kabina załogi z dwiema kojami i półkami oraz wyposażeniem ratunkowym. Stan tych pomieszczeń oraz ich wyposażenie jest skromne i w znacznym stopniu zużyte.
Pomieszczenie kuchenne wyposażone w kuchenkę elektryczną, lodówkę. Stan dobry
Pomieszczenie W.C. bardzo skromne, uporządkowane.

3. Wyposażenie nawigacyjne

Wyposażenie nawigacyjne jednostki :
1.BECOM Recived DGPS
2. nadajnik komunikacyjny R4 AIS, SAAB
3. SIMRAD CF 31, 2 szt.
4. MX 428 Navigation System
5. GPS Navigator
7. radar KODEN MD 3850
Urządzenia posiadają atesty producentów, pozwolenie radiowe nr MB/0041/E/21
Oświetlenie nawigacyjne statku zgodne z przepisami o bezpieczeństwie żeglugi, sprawne.

4. Wyposażenie siłowni, urządzenia prądotwórcze, pompy

Napęd główny:
Silnik spalinowy DELFIN 2 typ SW680/195/4, produkcji PZM Amex, Puck , nr seryjny: 1886 rok produkcji: 2005, Moc silnika: 121 kW / 2000 obr/min.
Godziny pracy silnika od ostatniego remontu kapitalnego w roku 2020: 5202 mgodz.
Stan techniczny: dobry. Podczas próby ruchowej, praca bez obciążenia ok. 15 min., nie stwierdziłem przecieków paliwa, oleju smarnego, czynnika chłodzącego. Praca silnika równomierna, parametry prawidłowe.
Brak dokumentacji remontowej.
Obsługa bieżąca silnika prawidłowa. Serwis poszczególnych systemów silnika wykonywany zgodnie z instrukcją obsługi i dobrą praktyką morską.
Przekładnia nawrotna i sprzęgło sprawne, poziom oleju i stan połączeń prawidłowe.
Uszczelnienie wału śrubowego bez uwag.

Agregaty prądotwórcze:
Instalacja rozruchowa i siłowa – 24V. Zasilanie urządzeń pokładowych poprzez przetwornicę prądu stałego z 24V / 230V.
Dwie prądnice marszowe po 60A, 28V, – napęd z Silnika Gł.
Agregat prądu przemiennego, 230V, 2,5 kW

Pompy, hydrofor, kompresor powietrza:
jednostka nie posiada systemu powietrza sprężonego oraz hydroforów /wody słodkiej, morskiej /
- pompa pożarowa / wody zaburtowej – sprawna, stan techniczny dobry
- pompa zęzowa, ręczna, sprawna - stan techniczny dobry
- pompa hydrauliki żurawika i kabestanu – sprawna, stan techniczny b. dobry

Urządzenie grzewcze i klimatyzacja

Ogrzewanie pomieszczeń socjalnych na statku odbywa się poprzez system centralnego ogrzewania wodnego.
Kocioł firmy FAKO opalany olejem napędowym zlokalizowany w osobnym pomieszczeniu– sprawny. Pomieszczenia socjalne nie posiadają klimatyzacji.

Systemy paliwa i oleju:

System paliwa silnika głównego i agregatu prądotwórczego oraz kotła grzewczego składa się z dwóch zbiorników burtowych paliwa każdy o objętości 1400l oraz zbiornika rozchodowego o pojemności 100 ltr. umiejscowionego w maszynowni.
Uzupełnianie paliwa w zbiorniku rozchodowym odbywa się za pomocą pompy ręcznej.
Zbiornik oleju hydraulicznego żurawika i kabestanu zamontowany jest w maszynowni

5. Systemy sanitarne, ochrona środowiska, p.poż., alarmowe

Statek posiada zbiornik wody słodkiej o pojemności 950 litrów umieszczony pod pokładem.
Zbiorniki na nieczystości o pojemności 300 i 115 litrów opróżniane są przez urządzenia lądowe.
Zbiorniki nie posiadają sygnalizacji poziomu napełnienia.
System pożarowy - wodny oraz gaśnice rozmieszczone zgodnie z planem ochrony p.poż.

6. Ocena końcowa jednostki

Jednostka hydrograficzna Urzędu Morskiego w Gdyni, „HYDROGRAF-7" utraciła świadectwo klasy PRS w dn. 17.10.2025. Klasa jednostki przedłużona została na trzy miesiące, do dn. 17.01.2026 r.
Jednostka utrzymywana jest w pełnej sprawności technicznej.
Stan techniczny poszczególnych urządzeń uwzględniając ich czas eksploatacji jest dobry.
Wyposażenie na wymagalnym poziomie dla tego typu jednostek.
Pokład główny wykonany z drewna na całej długości jest w bardzo złym stanie.
Standard wyposażenia pomieszczeń adekwatny do ich czasu eksploatacji.

W roku 2020 jednostka przeszła remont klasowy oraz remont kapitalny silnika napędu głównego. Na podstawie pomiarów blach poszycia kadłuba i pokładu głównego można uznać iż stan blach jest dobry. Ubytki grubości blach ogólnie w granicach 6 / 12 %.
Brak właściwego systemu sanitarnego, klimatyzacji pomieszczeń, instalacja 24V, ręczna obsługa systemów paliwa / uzupełnianie zb. rozchodowego /. Brak zbiornika i systemu zęzowego.

Wszystko to poza oceną techniczną wyposażenia, wpływa na oceną końcową jednostki.

Ocena ogólna stanu technicznego statku: dostateczna

7. Wycena wartości rynkowej jednostki w podejściu porównawczym

Podczas badania rynku sprzedaży podobnych jednostek, odnotowano następujące oferty sprzedaży, pochodzące ze stron internetowych brokerów (multiships.nl, shipbroker.pl):

Lp.	Jednostka	Cena w EUR	Rok budowy	Dane techniczne
1.	ROG 2	55.000,00	1985	Wym. 15,36x3,78x1,30, 12 os., moc 260 kW
2.	Świstak	80.100,00	1969	Wym. 28,00x7,07x1,83, 18 os. moc 300 kW
3.	Pilot	45.000,00	1991	Wym. 14,73x5,00x1,70, 8 os. moc 294 kW
4.	Przeswa 2	49.000,00	1968	Wym. 17,97x4,27x1,50 10 os. moc 147 kW
5.	Pilot 9	35.000,00	1978	Wym. 19,73x5,00x1,70, 8 os. moc 420 kW
6.	Mot. hydrograf	9.000,00	1962	Wym. 17,72x4,20x1,50 10 os. moc 150 kW
7.	Belona	11.000,00	1975	Wym. 8,74x2,98x0,90, 6 os. moc 140kW
	Okr. Desant.	36.000,00	1985	Wym. 22,0x4,50x1,00, 15 os. moc 2x300 kW
9.	Łódz mot.	28.000,00	1973	Wym. 13,37x4,25x1,40, 20 os. moc 615 kW
10.	Wiki	67.600,00	1978	Wym. 18.09x4,29x1,76, 10 os. moc 121 kW

Uśredniona cena przykładowych jednostek o porównywalnych parametrach i różnym stanie technicznym wynosi: EUR 41.570,00
Po przeliczeniu cen z EUR na PLN po kursie 4,25 zł/EUR uśredniona cena ofertowa wynosi:
176.672,80 zł.

Zauważalna jest różnica cen pomiędzy jednostkami posiadającymi ważne dokumenty Klasy i zdolności do żeglugi a tymi które utraciły ważność dokumentów oraz wymagają przeprowadzenia remontów dla odnowienia Klasy.
Rozrzut cenowy wynosi od 38.250,00 zł do 340.425,00 zł

Biorąc pod uwagę stan techniczny i wyposażenie jednostki, wartość rynkową oszacowano na 120.000 PLN, ale ze względu na fakt iż jednostka posiada aktualne dokumentów KLASY i bezpieczeństwa żeglugi jedynie do dnia 17.01.2026 oraz wymaga przeprowadzenia kosztownego remontu dla odnowienia klasy, wartość rynkowa szacowanej jednostki została ustalona na:

Wr = 65.000,00 PLN

słownie: sześćdziesiąt pięć tysięcy/00 PL

Wycenę wykonano zgodnie z najlepszą posiadaną wiedzą.

Jerzy Barszczewski
Ekspert KIGM nr 0090

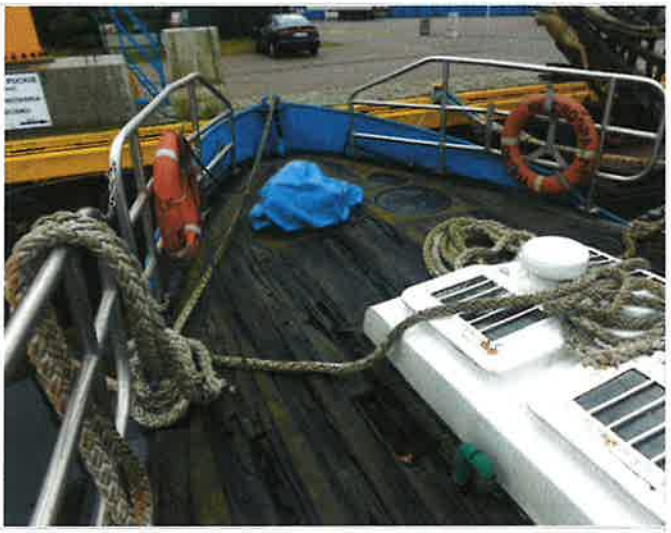
Gdańsk, dn. 10.12.2025 r.

J M B MARINE ENGINEER
JERZY BARSZCZEWSKI
ul. Reymonta 4, 80-290 GDAŃSK
NIP 584-157-87-39 REGON 220199244
tel. 058/341 81 42 kom. 0501 386 133
e-mail: jbarszczewski@wp.pl

Załączniki:

1. Dokumentacja zdjęciowa, szt. 30
2. Karta Bezpieczeństwa nr 510/GDY/2021
3. Świadectwo Klasy PRS nr M-40945/21
4. Survey Status PRS, nr ROG/S/1175
5. Pozwolenie Radiowe, nr MA/0041/E/21
6. Informacja o Stateczności , nr PRS z 20.03.1998 r.

1. Część dziobowa, ,świetliki części socjalnej



2. Pokład dziobowy

3. Stan zniszczenia pokładu

4. Koło ratunkowa, stan pokładu

5. Koło ratunkowe

6. Tratwa ratunkowa

7. Radar, anteny, osprzęt nawigacyjny

8. Właz do ładowni

9. Żurawik hydrauliczny

10. Kabestan

11. Sterówka, koło sterowe

12. Ekran radaru

13. GPS

14. Panel kontrolny SG, wskaźnik steru

15. Dźwignie sterowania obrotami silnika i przekładnią.

16. Rozdzielnica el. oświetlenia nawigacyjnego

17. Silnik Główny napędu jednostki

18. Przekładnia nawrotna śruby napędowej

19. Pompa wody morskiej i p.poż , napęd z SG

20. Pompa hydrauliki żurawika i kabestanu, napęd

21. Agregat prądotwórczy

22. Ręczne pompy p.poż i wody morskiej

23. Maszynownia – panel sterowania

24. Converter z 24 / 230 V

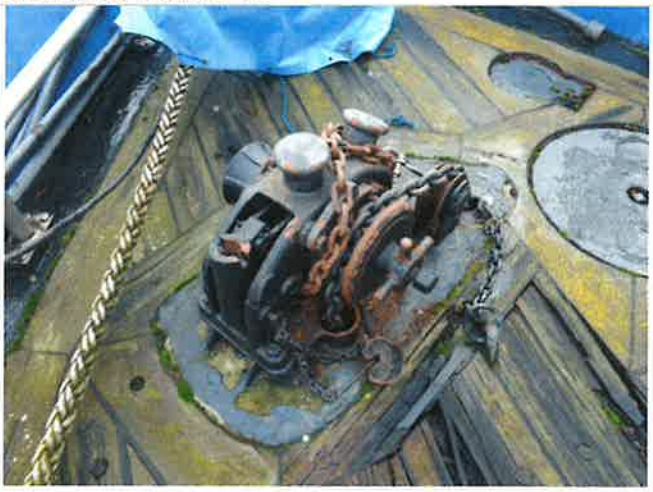
25. Messa

26. Kabina 2 osobowa

27. Kuchnia

28. Pomieszczenia W.C.

29. Panel pieca C.O.



30. Winda kotwiczna,

DOPUSZCZONY DO SAMODZIELNEJ ŻEGLUGI W DROBNYM, LUŹNYM I POKRUSZONYM LODZIE

RZECZPOSPOLITA POLSKA

KARTA BEZPIECZEŃSTWA

Nr 510/GDY/2021

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 Urząd Morski w Gdyni

Nazwa statku **HYDROGRAF-7**

Armator: **URZĄD MORSKI w GDYNI - Gdynia**

Sygnał rozpoznawczy **SPG 2310**

Port macierzysty: **Gdynia**

Nr rejestru: **ROG/S/1175**

Klasa *** mKM III Lm2**

Typ statku **hydrograficzny**

Materiał **Stal**

Rok budowy **1960**

Stocznia **Stocznia Marynarki Wojennej, Gdynia**

Pojemność brutto **33.00**

Pojemność netto:

Nośność

Długość całkowita **17.81 m**

Długość między pionami **16.28 m**

Wolna burta

Wysokość boczna: **2.40 m**

Zanurzenie maks **1.50 m**

Szerokość **4.20 m**

Liczba grodzi wodoszczelnych.

Napęd (liczba, typ, moc [KW], nr fabryczny, powierzchnia i rodzaj ożaglowania):
silnik spalinowy DELFIN 2, SW 680/195/4 o mocy 121 kW

Urządzenia radiokomunikacyjne i radionawigacyjne:
r/tfn VHF DSC, r/tfn VHF przen x2, GPS, AIS, echosonda
radar reflektor radarowy

Stanowisko	Dyplomy lub certyfikaty / Liczba osób	
	żegluga krajowa	żegluga
Kapitan	szyper 2 kl. ż.k.	
Oficerowie pokładowi		
Starszy mechanik	motorzysta wachtowy	
Oficerowie mechanicy		
Radiooperator	SRC + Św. radar	
Marynarze pokładowi	marynarz wachtowy	
Motorzyści		
Inni		
Minimum / Maksimum	3/10	

Środki ratunkowe (liczba sztuk/osób)				
- łodzie ratunkowe		dla		osób
- łodzie ratownicze		dla		osób
- tratwy pneumatyczne	1	dla	10	osób
- tratwy sztywne		dla		osób
- koła ratunkowe	4	dla	-	osób
- pasy ratunkowe	10	dla	10	osób
- kombinezony ratunkowe	-	dla	-	osób
- łącznie dla			10	osób
- wyrzutnia linki ratunkowej				
Dopuszczalna liczba pasażerów				
- w żegludze portowej				osób
- w żegludze osłoniętej				osób
- w żegludze przybrzeżnej				osób
- w żegludze krajowej				osób
- w żegludze międzynarodowej				osób
Łączna liczba 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:
Stawianie i zdejmowanie pław nawigacyjnych za pomocą żurawika obrotowego przy max. sile wiatru do 3 B i stanie morza 2

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony statek został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako **kuter hydrograficzny**

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

w żegludze osłoniętej przy sile wiatru 8 °B i stanie morza (wysokość fali m)

~~Został~~/nie został* wydany certyfikat zwolnienia

Niniejsza karta ważna jest do dnia: 2025-10-17

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:

Gdynia,, 2021-11-30

Miejscowość, data

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI * 5 *

Pieczęć

Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
Podpis
kpt. z.w. inż. Jerzy Kotowski
Główny Inspektor
Inspektoratu Państwa Bandery (FSC)

* Niepotrzebne skreślić

1/3

Zeskanowane w CamScanner

REPUBLIC OF POLAND

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 THE GOVERNMENT REPUBLIC OF POLAND

by Maritime Office Gdynia

Name of ship	Ship's operator	Distinctive No. or letters
Port of registry	Register No.	Class:
Type of ship	Material	
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	Certificate / Number of persons	
	navigation	navigation
Master		
Deck officers		
Chief engineer		
Engineer officers		
Radiooperator		
Deck ratings		
Engine room ratings		
Others		
Minimum / Maksimum		

Life saving appliances	(pcs, persons)	
- lifeboats	..... for	..... pers
- rescue boats	..... for	..... pers
- inflatable liferafts	..... for	..... pers
- rigid liferafts	..... for	..... pers
- lifebuoys	..... for	..... pers
- lifejackets	..... for	..... pers
- immersion suits	..... for	..... pers
- total for		..... pers
- line throwing appliance	.....	
Number of passengers allowed		
- in harbour service		..... pers
- in sheltered navigation		..... pers.
- in inshore navigation		..... pers.
- in domestic navigation		..... pers
- in international navigation		..... pers
Number of passengers allowed		
- 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 the above-mentiones ship has been duly surveyed and can be operated as:

in navigation, wind °B and state of sea (height of wave m)

in navigation, wind °B and state of sea (height of wave m)

An Exemption Certificate has/has not* been issued

This Certificate loses its validity after any damage sustained by the ship or unauthorised reconstruction affecting safety of the ship or without periodical survey in period of 3 months before and 3 months after the date of validation.

Issued at:

Place, date Seal Signature

* Delete as appropriate

Zeskanowane w CamScanner

HYDROGRAF-7

Karta nr: / *Certificate No* 510/GDY/2021

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH I POŚREDNIEJ
ENDORSEMENT 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/pośrednia*:
Annual/intermediate survey:*

Słupsk 04.01.2023 r.
Miejscowość, data / Place, date

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI 4
Pieczęć / Seal

Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
inż. Andrzej Imiński
Starszy Inspektor
Inspektoratu Państwa Bandery (FSC)
Podpis / Signature

Słupsk 2023.09.15
Miejscowość, data / Place, date

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI 4
Pieczęć / Seal

Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
mgr inż. kpt. ż.w. Jarosław Zasowski
Starszy Inspektor
Inspektoratu Państwa Bandery (FSC)
Podpis / Signature

Inspekcja roczna:
Annual survey:

Gdynia 17.01.2024
Miejscowość, data / Place, date

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI 12
Pieczęć / Seal

Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI
mgr Wiktor Kaszałkowski
Starszy Inspektor
Inspektoratu Państwa Bandery (FSC)
Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić / *Delete as appropriate*

Zeskanowane w CamScanner

CERTIFICATE OF CLASS
ŚWIADECTWO KLASY

No. / *Nr* M - 40945/21

Name of vessel / *Nazwa statku*	HYDROGRAF-7		
IMO No. / *Nr IMO*	–	PRS Register No. / *Nr Rejestru PRS*	620288
Flag / *Bandera*	polska	Distinctive number or letters / *Sygnał rozpoznawczy*	SPG2310
Port of registry / *Port macierzysty*	Gdynia	Kind of vessel / *Rodzaj statku*	statek hydrograficzny

On the basis of the survey performed Polish Register of Shipping certifies that the vessel and its equipment comply with the requirements of the Rules for the Classification and Construction of Small Sea-going Vessels. As a result the Class was renewed with a symbol:

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu Polski Rejestr Statków zaświadcza, że statek, jego urządzenia oraz wyposażenie odpowiadają wymaganiom Przepisów klasyfikacji i budowy małych statków morskich. W wyniku tego odnowiono klasę z symbolem:

✳ mKM III Lm2

T/098/01

Completion date of the survey on which this certificate is based
Data zakończenia przeglądu, na podstawie którego niniejsze świadectwo zostało wydane 2020-08-26

Kind of the survey
Rodzaj przeglądu Odnowienie klasy.

This certificate is valid until
Niniejsze świadectwo jest ważne do ~~2025-10-17~~ 2026-01-17

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, 2021-07-07

Signature/*Podpis*

C/090/03

Zeskanowane w CamScanner

VESSEL'S PARTICULARS
DANE STATKU

Vessel's Owner / *Właściciel statku*	Urząd Morski w Gdyni, Gdynia		
Vessel's Operator / *Armator*	Urząd Morski w Gdyni, Gdynia		
Shipbuilder / *Stocznia*	Stocznia Marynarki Wojennej, Gdynia		
Year of build / *Rok budowy*	1960	Symbol/Yard No. / *Symbol/Nr budowy*	Hydrograf-III / 7
Gross tonnage / *Pojemność brutto*	33,11 RT		
Length / *Długość*	16,28 m	Breadth / *Szerokość*	4,20 m
Depth moulded / *Wysokość boczna*	2,40 m	Draught / *Zanurzenie*	1,50 m
Main Engines / *Silniki główne*	Builder / *Wytwórca* PZM AMEX Sp. z o.o., Puck		
Number/type / *Liczba/typ*	1 / DELFIN 2 - SW680/195/4	Year of build / *Rok budowy*	2005
Building number / *Numer fabryczny*	1886	Rated power / *Moc znamionowa*	121 kW
Other characteristics / *Informacje dodatkowe*	-		

BASIC CONDITIONS OF CLASS VALIDITY
PODSTAWOWE WARUNKI WAŻNOŚCI KLASY

1 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 Small Sea-going Vessels, Part I – Classification Regulations. Other cases when the class will be suspended are specified in the Rules.
Klasa zostanie automatycznie zawieszona, a niniejsze świadectwo straci ważność, jeżeli nie będzie corocznie potwierdzane w ciągu trzech miesięcy od wyznaczonej daty przeglądu rocznego lub pośredniego, zgodnie z Przepisami klasyfikacji i budowy małych statków morskich, Część I – Zasady klasyfikacji. Inne okoliczności, w których klasa ulega zawieszeniu podano w przywołanych Przepisach.

2 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 świadectwo traci ważność w wyznaczonym dniu zakończenia przeglądu odnowieniowego. Przesunięcie tego terminu na okres maksimum trzech miesięcy poza datę ważności Świadectwa może być rozpatrzone przez PRS w wyjątkowych okolicznościach uzasadniających takie przesunięcie.

3 Prior to the endorsement of this certificate all overdue surveys shall be dealt with or postponed by agreement with PRS.
Warunkiem potwierdzenia ważności niniejszego świadectwa 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 Vessel'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.

Nie ma żadnych warunków szczególnych.

Zeskanowane w CamScanner

ENDORSEMENT OF SURVEYS
POTWIERDZENIA PRZEGLĄDÓW

M - 40945/21

Annual survey
Przegląd roczny

Ustka . 2021-12-18
Place, date/*Miejscowość, data*

T/1098/01
seal/*pieczęć*

Signature/*Podpis*

Annual/~~Intermediate~~* survey
*Przegląd roczny/~~pośredni~~**

Ustka . 2022-11-08
Place, date/*Miejscowość, data*

T/1098/01
seal/*pieczęć*

Signature/*Podpis*

~~Annual~~/Intermediate* survey
*Przegląd ~~roczny~~/pośredni**

Ustka . 2023-07-31
Place, date/*Miejscowość, data*

T/1098/01
seal/*pieczęć*

Signature/*Podpis*

Bottom survey
Przegląd podwodnej części kadłuba

USTKA 2023.07.20
Place, date/*Miejscowość, data*

T/399/05
seal/*pieczęć*

B. TYBUŚ
Signature/*Podpis*

Annual survey
Przegląd roczny

GDAŃSK 2025-01-09
Place, date/*Miejscowość, data*

T/1296/01
seal/*pieczęć*

J. MYŚLICKI
Signature/*Podpis*

---

* Select as appropriate/*Wybrać właściwe*

Zeskanowane w CamScanner

DECISIONS AFTER OCCASIONAL SURVEY
DECYZJE PO PRZEGLĄDZIE DORAŹNYM
(suspension of class, reinstatement of class, extension of class, temporary restrictions)
(zawieszenie klasy, przywrócenie klasy, przedłużenie klasy, tymczasowe ograniczenia)

Za zgodą CPRS i po przeprowadzeniu przeglądu doraźnego klasę statku przedłuża się do 2020-01-17.

PRS

T/1098/01

Polish Register of Shipping means Polski Rejestr Statków S.A., seated in Gdańsk, al. gen. Józefa Hallera 126, 80-416 Gdańsk, Poland, registered in the Register of Entrepreneurs of the National Court Register, under entry number 0000019880. Polish Register of Shipping, its affiliates and subsidianes, their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to as Polish Register of Shipping or as PRS for short.
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) sustained by the customer and associated with the executing of a commission by PRS.
Polski Rejestr Statków oznacza Polski Rejestr Statków S.A. z siedzibą w Gdańsku, al. gen. Józefa Hallera 126, 80-416 Gdańsk, wpisany do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS: 0000019880. Polski Rejestr Statków, jego oddziały, spółki i inne podmioty zależne, kadra kierownicza, pracownicy, agenci są indywidualnie lub zbiorowo nazywani Polskim Rejestrem Statków lub w skrócie PRS
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 zleceniodawcy przez PRS informacji bądź ocen, niezależnie od tego, czy owe szkody były następstwem zaniedbania, błędu lub braku właściwej informacji. Jeżeli zleceniodawca udowodni, że taka szkoda wynikła z zaniedbania PRS lub jego inspektorów, PRS wypłaci zleceniodawcy odszkodowanie nie przekraczające wysokości opłaty należnej za wykonaną usługę, stanowiącą podstawę roszczenia zleceniodawcy. PRS w żadnym przypadku nie będzie ponosił odpowiedzialności z tytułu strat pośrednich (utraty spodziewanych korzyści, utraty kontraktu, niemożności podjęcia działalności) poniesionych przez zleceniodawcę, a mających związek z wykonywaniem zlecenia przez PRS.

Zeskanowane w CamScanner

	KARTA ODBIORU **NR 1/472/20**

Sporządzona przez:	Janusz Behmke	
Data : **21.08. 2020**	*Miejsce pomiaru:* **Władysławowo** STOCZNIA *„Szkuner"*	*Świadectwo uznania* **TT/667/710401/18** **TM/1425/842502/17**
Dotyczy jednostki : **„Hydrograf - 7"**	*Przedmiot pomiarów:* **Wymiana odcinka poszycia LB**	

1. Zgodnie z zaleceniem PRS dokonano wymiany odcinka poszycia LB

a. Płyty A2 i B2 - 8 x 500 x 1400mm

b. Płyty C4 - 8 x 1100 x 650mm

Umiejscowienie i wymiary wymienionych odcinków poszycia burtowego LB wg szkicu nr 1:

2. **Spawacze:**
   - Mirosław Śliwiński
   - Mariusz Ilków
3. **Materiały podstawowe:**
   - blacha okrętowa „A" 8 mm wytop nr 101249-1 „LR" atest 3.2
4. **Instrukcje:**
   - Instrukcja spawania łat kadłubowych
   - Instrukcje WPS
   - Instrukcja WPQR
5. **Odbiory:**

1. Wpasowanie łat i przygotowanie brzegów spawania.
2. 100% oględziny zewnętrzne. Próba szczelności spoin łaty zestawem penetrantów:

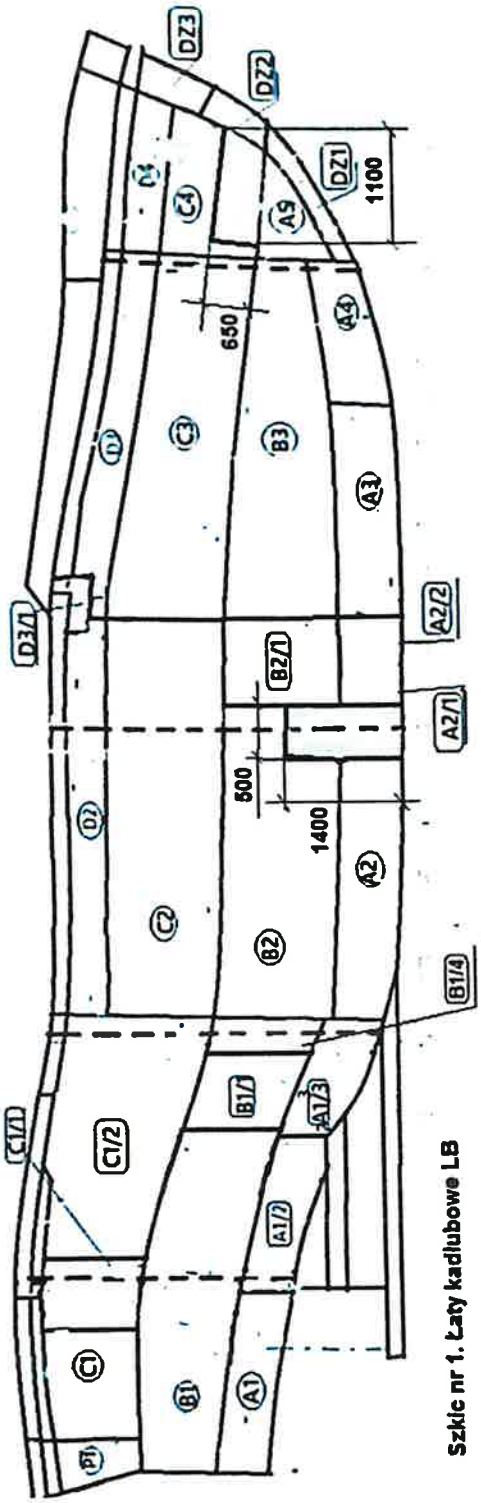
Do badań zastosowano:

- zestaw do badań powierzchniowych poprzez zabarwienie firmy OPN Chemie. (nr partii: zmywacz - 3125; penetrant – 4092 czerwony; wywoływacz -4128 biały)

Parametry badań:

- temperatura obiektu badanego 20°C
- czas wnikania 20 min
- czas wywoływania 20 min

Zeskanowane w CamScanner



Szkic nr 1. Łaty kadłubowe LB

Orzeczenie kontrolera: Bez uwag, próba szczelności pozytywna	*Podpis:* TECHNOLOG STOCZNIA „SZKUNER" Sp. z o.o. Janusz Bo[illegible]
PRS: [illegible] 2020-08-21 PRS	*Armator:*

T/34

Zeskanowane w CamScanner

„Szkuner" Sp. z o. o.
84 – 120 Władysławowo
ul. Portowa 22
tel. (58) 674 00 66
fax. (58) 674 12 94
szkuner@szkuner.pl
www.szkuner.pl

PROTOKÓŁ POMIARÓW GRUBOŚCI NR 14/2020

HYDROGRAF -7

Zeskanowane w CamScanner

„Szkuner" Sp. z o. o.
84 - 120 Władysławowo
ul. Portowa 22
tel. (58) 674 00 66
fax (58) 674 12 94
szkuner@szkuner.pl
www.szkuner.pl;

PROTOKÓŁ ULTRADŹWIĘKOWYCH POMIARÓW GRUBOŚCI

Nazwa statku:	HYDROGRAF 7
Numer IMO:	
Numer rejestru PRS:	620288
Port macierzysty:	
Poj. brutto:	33,11
Nośność:	
Data budowy:	1960
Klasyfikator:	PRS
Wykonawca pomiarów:	„SZKUNER Sp. z o.o."
Uznanie:	POLSKI REJESTR STATKÓW
Certyfikat nr :	TT/372/710405/18
Ważny :	od 30-09-2017 do 29-09-2020
Miejsce / data pomiarów:	WŁADYSŁAWOWO 30.07.2020r
Kwalifikacje operatora:	04362-UT2
Przyrząd pomiarowy :	CYGNUS 6+ nr 23323, GŁOWICE: T5B no.21280C; S2C no. 210587B
Numer protokołu: 14/2020	Zawiera: 21 strony /6 rysunków
Operator : J . BEHMKE TECHNOLOG STOCZNIA „SZKUNER" Sp. z o.o.	Inspektor: P.PODBIAŁ
Podpis operatora: Janusz Behmke	Podpis inspektora:
Pieczęć firmy :	Pieczęć klasyfikatora: PRS T/84/10

Zeskanowane w CamScanner

Interpretacja wyników pomiarów:

Tło – kolor szary– ubytki wymagające kontroli 18.75%<u<25% grubości nominalnej;

Tło – kolor czerwony kreskowany– ubytki niedopuszczalne u>=25% grubości nominalnej;

Z protokole zawarto wyniki pomiarów wymienionych blach z płyt A2, B2 i C4 poszycia lewej burty

TECHNOLOG
STOCZNIA „SZKUNER" Sp. z o.o.
Janusz Behmke

Zeskanowane w CamScanner

Nazwa statku: HYDROGRAF 7	Numer PRS: 620288	NR PROTOKOŁU: 14/2020	str.8

ELEMENT KONSTRUKCYJNY: **POSZYCIE BURTOWE**

POŁOŻENIE ELEMENTU: **LEWA I PRAWA BURTA**

RYSUNEK

RYSUNEK NR 1 ,2 GRUBOŚCI NOMINALNE OSZACOWANE

OPIS	GRUB ORYG	MAX UBYT	DOP. UBYT.	ZMIERZONE		UBYTEK LB		UBYTEK PB	
	mm	mm	%	LB	PB	mm	%	mm	%
Płyta A1 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	6,0	5,8	0,0	0,0	0,2	3,3
Płyta A1 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,5	5,9	0,5	8,3	0,1	1,7
Płyta A1 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	5,9	5,7	0,1	1,7	0,3	5,0
Płyta A1 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0	6,0	5,8	0,0	0,0	0,2	3,3
Płyta A1 Punkt nr 5	6,0	1,5	25,0	5,9	5,9	0,1	1,7	0,1	1,7
Płyta A1/2 Punkt nr 1	7,0	1,75	25,0	7,0	7,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Płyta A1/2 Punkt nr 2	7,0	1,75	25,0	7,0	6,9	0,0	0,0	0,1	1,4
Płyta A1/2 Punkt nr 3	7,0	1,75	25,0	6,9	7,0	0,1	1,4	0,0	0,0
Płyta A1/2 Punkt nr 4	7,0	1,75	25,0	6,9	6,9	0,1	1,4	0,1	1,4
Płyta A1/2 Punkt nr 5	7,0	1,75	25,0	6,8	6,8	0,2	2,9	0,2	2,9
Płyta A1/2 Punkt nr 6	7,0	1,75	25,0	6,9	7,0	0,1	1,4	0,0	0,0
Płyta A1/2 Punkt nr 7	7,0	1,75	25,0	6,9	6,9	0,1	1,4	0,1	1,4
Płyta A1/3 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	5,0		1,0	16,7		
Płyta A1/3 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	6,0		0,0	0,0		
Płyta A1/3 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	6,0		0,0	0,0		
Płyta A1/3 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0	6,0		0,0	0,0		
Płyta A1/3 Punkt nr 5	6,0	1,5	25,0	6,0		0,0	0,0		
Płyta A1/3 Punkt nr 6	6,0	1,5	25,0						
Płyta A1/3 Punkt nr 1	7,0	1,75	25,0		6,8			0,2	2,9
Płyta A1/3 Punkt nr 2	7,0	1,75	25,0		6,8			0,2	2,9
Płyta A1/3 Punkt nr 3	7,0	1,75	25,0		6,9			0,1	1,4
Płyta A1/3 Punkt nr 4	7,0	1,75	25,0		7,0			0,0	0,0
Płyta A1/3 Punkt nr 5	7,0	1,75	25,0		6,8			0,2	2,9
Płyta A1/3 Punkt nr 6	7,0	1,75	25,0		6,7			0,3	4,3
Płyta A1/4 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0		5,7			0,3	5,0
Płyta A1/4 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0		5,8			0,2	3,3

TECHNOLOG
STOCZNIA „SZKUNER" Sp. z o.o.
Janusz Behmke

Zeskanowane w CamScanner

Nazwa statku: HYDROGRAF 7	Numer PRS: 620288	NR PROTOKOŁU 14/2020	str 9
ELEMENT KONSTRUKCYJNY:	POSZYCIE BURTOWE	RYSUNEK	
POŁOŻENIE ELEMENTU:	PRAWA I LEWA BURTA	RYSUNEK NR 1, 2 GRUBOŚCI NOMINALNE OSZACOWANE	

OPIS	GRUB ORYG	MAX UBYT	DOP. UBYT.	ZMIERZONE		UBYTEK LB		UBYTEK PB	
	mm	mm	%	LB	PB	mm	%	mm	%
Płyta A2 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	6,0	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Płyta A2 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,8	5,7	0,2	3,3	0,3	5,0
Płyta A2 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	6,0	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Płyta A2 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0	6,0	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Płyta A2 Punkt nr 5	6,0	1,5	25,0	5,7	5,7	0,3	5,0	0,3	5,0
Płyta A2 Punkt nr 6	6,0	1,5	25,0	6,0	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Płyta A2 Punkt nr 7	6,0	1,5	25,0	5,8	5,8	0,2	3,3	0,2	3,3
Płyta A2 Punkt nr 8	6,0	1,5	25,0	5,6	5,9	0,4	6,7	0,1	1,7
Płyta A2 Punkt nr 9	6,0	1,5	25,0	3,8	6,0	2,2	36,7	0,0	0,0
Płyta A2 Punkt nr 10	6,0	1,5	25,0	3,7		2,3	38,3		
Płyta A2 Punkt nr 11	6,0	1,5	25,0	3,8	6,0	2,2	36,7		
Płyta A2/1 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	5,5	6,0	0,5	8,3	0,0	0,0
Płyta A2/1 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,6	6,0	0,4	6,7	0,0	0,0
Płyta A2/1 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0		6,1			-0,1	-1,7
Płyta A2/1 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0		6,0			0,0	0,0
Płyta A2/2 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	5,6	5,6	0,4	6,7	0,4	6,7
Płyta A2/2 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,7	5,6	0,3	5,0	0,4	6,7
Płyta A2/2 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	5,6	5,6	0,4	6,7	0,4	6,7
Płyta A2/2 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0	5,7	5,7	0,3	5,0	0,3	5,0
Płyta A2/2 Punkt nr 5	6,0	1,5	25,0	5,8	5,8	0,2	3,3	0,2	3,3
Płyta A2/2 Punkt nr 6	6,0	1,5	25,0		5,7			0,3	5,0
Płyta A2/2 Punkt nr 7	6,0	1,5	25,0		5,8			0,2	3,3
Płyta A3 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	5,8	5,9	0,2	3,3	0,1	1,7
Płyta A3 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,7	5,9	0,3	5,0	0,1	1,7
Płyta A3 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	5,9	5,7	0,1	1,7	0,3	5,0
Płyta A3 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0	5,9	5,8	0,1	1,7	0,2	3,3

...CHNOLOG
...NIA „SZKUNER" Sp. z o.o.
Jan... Pohmke

Zeskanowane w CamScanner

Nazwa statku: HYDROGRAF 7	Numer PRS: 620288	NR PROTOKOŁU: 14/2020	str. 10

ELEMENT KONSTRUKCYJNY: **POSZYCIE BURTOWE**

POŁOŻENIE ELEMENTU: **PRAWA I LEWA BURTA**

RYSUNEK
RYSUNEK NR 1,2 GRUBOŚCI NOMINALNE OSZACOWANE

OPIS	GRUB ORYG	MAX UBYT	DOP. UBYT.	ZMIERZONE		UBYTEK LB		UBYTEK PB	
	mm	mm	%	LB	PB	mm	%	mm	%
Płyta A3 Punkt nr 5	6,0	1,5	25,0	5,8	5,9	0,2	3,3	0,1	1,7
Płyta A3 Punkt nr 6	6,0	1,5	25,0	5,9	5,9	0,1	1,7	0,1	1,7
Płyta A3 Punkt nr 7	6,0	1,5	25,0	5,9	5,9	0,1	1,7	0,1	1,7
Płyta A3 Punkt nr 8	6,0	1,5	25,0	5,9	5,9	0,1	1,7	0,1	1,7
Płyta A4 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	5,8	5,9	0,2	3,3	0,1	1,7
Płyta A4 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,9	5,9	0,1	1,7	0,1	1,7
Płyta A4 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	5,9	5,9	0,1	1,7	0,1	1,7
Płyta A4 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0	5,8	5,9	0,2	3,3	0,1	1,7
Płyta A4 Punkt nr 5	6,0	1,5	25,0	5,9	5,9	0,1	1,7	0,1	1,7
Płyta A4 Punkt nr 6	6,0	1,5	25,0	5,9	5,9	0,1	1,7	0,1	1,7
Płyta A5 Punkt nr 1	7,0	1,8	25,0	6,7	6,5	0,3	4,3	0,5	7,1
Płyta A5 Punkt nr 2	7,0	1,8	25,0	6,8	6,5	0,2	2,9	0,5	7,1
Płyta A5 Punkt nr 3	7,0	1,8	25,0	6,7	6,5	0,3	4,3	0,5	7,1
Płyta A5 Punkt nr 4	7,0	1,8	25,0	6,7	6,5	0,3	4,3	0,5	7,1
Płyta B1 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	6,0	5,8	0,0	0,0	0,2	3,3
Płyta B1 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,9	5,9	0,1	1,7	0,1	1,7
Płyta B1 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	6,0	5,9	0,0	0,0	0,1	1,7
Płyta B1 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0	6,0	5,8	0,0	0,0	0,2	3,3
Płyta B1 Punkt nr 5	6,0	1,5	25,0	6,0	5,9	0,0	0,0	0,1	1,7
Płyta B1 Punkt nr 6	6,0	1,5	25,0	6,0	5,9	0,0	0,0	0,1	1,7
Płyta B1 Punkt nr 7	6,0	1,5	25,0	6,0	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Płyta B1 Punkt nr 8	6,0	1,5	25,0	5,8					
Płyta B1 Punkt nr 9	6,0	1,5	25,0	5,9					
Płyta B1 Punkt nr 10	6,0	1,5	25,0	5,8					
Płyta B1 Punkt nr 11	6,0	1,5	25,0	5,8					

TECHNOLOG
STOCZNIA „[illegible]" Sp. z o.o.
Janusz [illegible]

Zeskanowane w Gdańskim

Nazwa statku: HYDROGRAF 7	Numer PRS: 620288	NR PROTOKOŁU: 14/2020	str. 11

ELEMENT KONSTRUKCYJNY: **POSZYCIE BURTOWE**

POŁOŻENIE ELEMENTU: **PRAWA I LEWA BURTA**

OPIS	GRUB ORYG	MAX UBYT	DOP. UBYT.	ZMIERZONE		UBYTEK LB		UBYTEK PB	
	mm	mm	%	LB	PB	mm	%	mm	%
Płyta B1 Punkt nr 12	6,0	1,5	25,0	5,8		0,2	3,3		
Płyta B1/1 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	5,8		0,0	0,0		
Płyta B1/1 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,8		0,0	0,0		
Płyta B1/1 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	5,9		0,1	1,7		
Płyta B1/1 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0	5,9		0,1	1,7		
Płyta B1/2 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	5,0	5,0	1,0	16,7	1,0	16,7
Płyta B1/2 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,4	5,4	0,6	10,0	0,6	10,0
Płyta B1/2 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	5,4	5,0	0,6	10,0	1,0	16,7
Płyta B1/2 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0	5,2	5,0	0,8	13,3	1,0	16,7
Płyta B1/2 Punkt nr 5	6,0	1,5	25,0	5,2	5,3	0,8	13,3	0,7	11,7
Płyta B1/2 Punkt nr 6	6,0	1,5	25,0	5,3	5,3	0,7	11,7	0,7	11,7
Płyta B1/2 Punkt nr 7	6,0	1,5	25,0	5,1	5,0	0,9	15,0	1,0	16,7
Płyta B1/2 Punkt nr 8	6,0	1,5	25,0	5,2	5,2	0,8	13,3	0,8	13,3
Płyta B1/2 Punkt nr 9	6,0	1,5	25,0	5,0	5,4	1,0	16,7	0,6	10,0
Płyta B1/3 Punkt nr 1	8,0	2,0	25,0		8,0			0,0	0,0
Płyta B1/3 Punkt nr 2	8,0	2,0	25,0		8,0			0,0	0,0
Płyta B1/3 Punkt nr 3	8,0	2,0	25,0		8,0			0,0	0,0
Płyta B1/3 Punkt nr 4	8,0	2,0	25,0		8,0			0,0	0,0
Płyta B1/3 Punkt nr 5	8,0	2,0	25,0	6,1	8,0			0,0	0,0
Płyta B1/4 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	5,8	5,0	0,2	3,3	1,0	16,7
Płyta B1/4 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,8	5,0	0,2	3,3	1,0	16,7
Płyta B1/4 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	5,4	5,2	0,6	10,0	0,8	13,3
Płyta B1/4 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0	5,4	5,1	0,6	10,0	0,9	15,0
Płyta B2 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0	5,4		0,6	10,0		
Płyta B2 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0	5,5		0,5	8,3		
Płyta B2 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0	5,3		0,7	11,7		

RYSUNEK

RYSUNEK NR 1, 2 GRUBOŚCI NOMINALNE OSZACOWANE

TECHNOLOG
STOCZNIA „SKUNER" Sp. z o.o.
Janusz Bohmke

Zeskanowane w Camscanner

Nazwa statku: HYDROGRAF 7	Numer PRS: 620288	NR PROTOKOŁU: 14/2020	str. 15

ELEMENT KONSTRUKCYJNY: **POSZYCIE BURTOWE**

POŁOŻENIE ELEMENTU: **PRAWA I LEWA BURTA**

RYSUNEK
RYSUNEK NR 1,2 GRUBOŚCI NOMINALNE OSZACOWANE

OPIS	GRUB ORYG	MAX UBYT	DOP. UBYT.	ZMIERZONE		UBYTEK		UBYTEK PB	
	mm	mm	%			mm	%	mm	%
Płyta C2 Punkt nr 13	6,0	1,5	25,0	5,6		0,4	6,7		
Płyta C2 Punkt nr 14	6,0	1,5	25,0	5,2		0,8	13,3		
Płyta C2/1 Punkt nr 1	6,0	1,5	25,0		6,0			0,0	0,0
Płyta C2/1 Punkt nr 2	6,0	1,5	25,0		6,0			0,0	0,0
Płyta C2/1 Punkt nr 3	6,0	1,5	25,0		6,0			0,0	0,0
Płyta C2/1 Punkt nr 4	6,0	1,5	25,0		6,0			0,0	0,0
Płyta C2/1 Punkt nr 5	6,0	1,5	25,0		5,9			0,1	1,7
Płyta C2/1 Punkt nr 6	6,0	1,5	25,0		5,9			0,1	1,7
Płyta C3 Punkt nr 1	7,0	1,8	25,0	7,0	6,5	0,0	0,0	0,5	7,1
Płyta C3 Punkt nr 2	7,0	1,8	25,0	6,4	6,4	0,6	8,6	0,6	8,6
Płyta C3 Punkt nr 3	7,0	1,8	25,0	6,8	6,7	0,2	2,9	0,3	4,3
Płyta C3 Punkt nr 4	7,0	1,8	25,0	7,0	6,7	0,0	0,0	0,3	4,3
Płyta C3 Punkt nr 5	7,0	1,8	25,0	6,6	6,6	0,4	5,7	0,4	5,7
Płyta C3 Punkt nr 6	7,0	1,8	25,0	6,8	6,6	0,2	2,9	0,4	5,7
Płyta C3 Punkt nr 7	7,0	1,8	25,0	7,0	6,6	0,0	0,0	0,4	5,7
Płyta C3 Punkt nr 8	7,0	1,8	25,0	6,6	6,5	0,4	5,7	0,5	7,1
Płyta C3 Punkt nr 9	7,0	1,8	25,0	7,0	6,7	0,0	0,0	0,3	4,3
Płyta C3 Punkt nr 10	7,0	1,8	25,0	7,0	6,6	0,0	0,0	0,4	5,7
Płyta C3 Punkt nr 11	7,0	1,8	25,0	6,6	6,6	0,4	5,7	0,4	5,7
Płyta C3 Punkt nr 12	7,0	1,8	25,0	6,6	6,5	0,4	5,7	0,5	7,1
Płyta C3 Punkt nr 13	7,0	1,8	25,0	6,7	6,7	0,3	4,3	0,3	4,3
Płyta C4 Punkt nr 1	8,0	1,8	25,0	8,0	7,6	0,0	0,0	0,4	5,0
Płyta C4 Punkt nr 2	8,0	2,0	25,0	7,6	6,9	0,4	5,0	1,1	13,8
Płyta C4 Punkt nr 3	8,0	2,0	25,0	8,0	7,2	0,0	0,0	0,8	10,0
Płyta C4 Punkt nr 4	8,0	2,0	25,0	5,6	7,7	2,4	30,0	0,3	3,8
Płyta C4 Punkt nr 5	8,0	2,0	25,0	5,4	6,7	2,6	32,5	1,3	16,3

TECHNOLOG
STOCZNIA „SZKINER" Sp. z o.o.
Janusz Rehmke

Zeskanowane w Capitanpro

Nazwa statku: HYDROGRAF 7	Numer PRS: 620288	NR PROTOKOŁU: 14/2020	str.16

ELEMENT KONSTRUKCYJNY: **POSZYCIE BURTOWE**

POŁOŻENIE ELEMENTU: **PRAWA I LEWA BURTA**

RYSUNEK
RYSUNEK NR 1,2 GRUBOŚCI NOMINALNE OSZACOWANE

OPIS	GRUB ORYG	MAX UBYT	DOP. UBYT.	ZMIERZONE		UBYTEK		UBYTEK	
	mm	mm	%			mm	%	mm	%
Płyta C4 Punkt nr 6	8,0	2,0	25,0	6,1	7,8	1,9	23,8	0,2	2,5
Płyta C4 Punkt nr 7	8,0	2,0	25,0	5,4		2,6	32,5		
Płyta C4 Punkt nr 8	8,0	2,0	25,0	5,8		2,2	27,5		
Płyta C4 Punkt nr 9	8,0	2,0	25,0	8,0		0,0	0,0		
Płyta D2 Punkt nr 1	9,0	2,3	25,0	7,8	7,8	1,2	13,3	1,2	13,3
Płyta D2 Punkt nr 2	8,0	2,0	25,0	7,6	7,8	0,4	5,0	0,2	2,5
Płyta D2 Punkt nr 3	8,0	2,0	25,0	7,8	7,8	0,2	2,5	0,2	2,5
Płyta D2 Punkt nr 4	8,0	2,0	25,0	7,6	7,9	0,4	5,0	0,1	1,3
Płyta D2 Punkt nr 5	8,0	2,0	25,0	7,6	7,8	0,4	5,0	0,2	2,5
Płyta D2 Punkt nr 6	8,0	2,0	25,0	7,7	7,9	0,3	3,8	0,1	1,3
Płyta D2 Punkt nr 7	8,0	2,0	25,0	7,7	7,8	0,3	3,8	0,2	2,5
Płyta D2 Punkt nr 8	8,0	2,0	25,0	7,8	7,6	0,2	2,5	0,4	5,0
Płyta D3 Punkt nr 1	8,0	2,0	25,0	7,9	7,6	0,1	1,3	0,4	5,0
Płyta D3 Punkt nr 2	8,0	2,0	25,0	7,8	7,7	0,2	2,5	0,3	3,8
Płyta D3 Punkt nr 3	8,0	2,0	25,0	7,9	7,6	0,1	1,3	0,4	5,0
Płyta D3 Punkt nr 4	8,0	2,0	25,0	7,8	7,8	0,2	2,5	0,2	2,5
Płyta D3 Punkt nr 5	8,0	2,0	25,0	7,8	7,8	0,2	2,5	0,2	2,5
Płyta D3 Punkt nr 6	8,0	2,0	25,0	7,8	7,8	0,2	2,5	0,2	2,5
Płyta D3 Punkt nr 7	8,0	2,0	25,0	7,4	7,7	0,6	7,5	0,3	3,8
Płyta D3 Punkt nr 8	8,0	2,0	25,0	7,5	7,7	0,5	6,3	0,3	3,8
Płyta D3/1 Punkt nr 1	10,0	2,5	25,0	9,4	9,4	0,6	6,0	0,6	6,0
Płyta D3/1 Punkt nr 2	10,0	2,5	25,0	9,5	9,8	0,5	5,0	0,2	2,0
Płyta D4 Punkt nr 1	8,0	2,0	25,0	7,9	7,8	0,1	1,3	0,2	2,5
Płyta D4 Punkt nr 2	8,0	2,0	25,0	7,9	7,8	0,1	1,3	0,2	2,5
Płyta D4 Punkt nr 3	8,0	2,0	25,0	7,7	7,8	0,3	3,8	0,2	2,5
Płyta D4 Punkt nr 4	8,0	2,0	25,0	7,8	7,7	0,2	2,5	0,3	3,8

TECHNOLOG
STOCZNIA [illegible]

Załącznik nr 1 do zaświadczenia