



## NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.006.02.2022

Pan  
Kazimierz Aleksander Kulecki  
Pełniący funkcję Burmistrza Miasta Krynica Morska

Urząd Miasta Krynica Morska  
ul. Górników 15  
82-120 Krynica Morska

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/22/080 „Funkcjonowanie małych portów morskich w województwach pomorskim i zachodniopomorskim”

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Krynica Morska, ul. Górników 15, 82-120 Krynica Morska, dalej: "Urząd" lub „Gmina”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Kazimierz Aleksander Kulecki, od 13 czerwca 2022 r. wyznaczony przez Prezesa Rady Ministrów, na podstawie art. 28f ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym <sup>1</sup> , do pełnienia funkcji Burmistrza Miasta Krynica Morska do czasu objęcia obowiązków przez nowo wybranego Burmistrza <sup>2</sup> . Od 1 grudnia 2014 r. do 28 kwietnia 2022 r. funkcję kierownika jednostki pełnił Krzysztof Swat, Burmistrz Miasta Krynica Morska dalej: „Burmistrz”. W dniu 30 maja 2022 r. ukazało się obwieszczenie Komisarza Wyborczego w Gdańsku II, w sprawie wygaśnięcia mandatu burmistrza <sup>3</sup> .
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego. 2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony. 3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej oraz osiąganie zaplanowanych wyników finansowych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r., z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, jeżeli miały istotny wpływ na zagadnienia objęte kontrolą NIK.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>4</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontroler	1. Joanna Szychalewska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/3/2022 z 3 stycznia 2022 r. 2. Agata Bloch, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/52/2022 z 8 kwietnia 2022 r.  (akta kontroli str.1-8, 1689)

## II. Ocena ogólna<sup>5</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

Urząd podejmował działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej, prowadzonej w porcie morskim<sup>6</sup> oraz jej promocji. Wykonywano również zadania związane z utrzymaniem infrastruktury portowej. Realizowano i nadzorowano projekt „Pętla Żuławska” dot. rozbudowy istniejącego portu jachtowego w Krynicy Morskiej, w celu rozwoju oferty turystyki wodnej. Ponadto Gmina w zakresie zarządzania

<sup>1</sup> T.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 559 ze zm.

<sup>2</sup> Wojewoda Pomorski wnioskiem z dnia 1 czerwca 2022 r., przekazany przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, wystąpił o wyznaczenie Pana Kazimierza Aleksandra Kuleckiego do pełnienia funkcji Burmistrza Miasta Krynica Morska. Powołanie osoby pełniącej funkcję burmistrza ww. jednostki samorządu terytorialnego uzasadnia fakt utraty mandatu przez Pana Krzysztofa Swat, w wyniku prawomocnego wyroku sądu.

<sup>3</sup> Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 2126.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

<sup>5</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>6</sup> Dalej: „port”.

portem generowała dodatnie wyniki z działalności portowej. Uzyskiwane przychody z zarządzania portem wydatkowała na cele związane z bieżącym utrzymaniem i rozbudową infrastruktury portowej.

Stwierdzono jednak, że Gmina nie zawsze prawidłowo wypełniała swoje obowiązki w zakresie zarządzania infrastrukturą portową i nie zapewniała jej ochrony. Ustalone nieprawidłowości polegały na:

- nieopracowaniu planu rozwoju portu morskiego,
- niezapewnieniu dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków, w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania,
- niezapewnieniu należytego nadzoru nad realizacją zawartych umów oraz nieudokumentowaniu sposobu złożenia ofert w zakresie zamówień niepodlegających przepisom ustawy Prawo zamówień publicznych<sup>7</sup>,
- nieprzesłaniu w terminie Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych rocznych sprawozdań z udzielonych zamówień publicznych oraz nieustaleniu wartości zamówienia z należytą starannością,
- niezapewnieniu wymogów ochrony przeciwpożarowej w porcie oraz niepodejmowaniu działań, celem zapewnienia zachowywania w porcie wymogów bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszących się do obiektów portowych,
- nienależytym utrzymaniu obiektów infrastruktury technicznej oraz nieprzeprowadzeniu okresowych kontroli ich stanu technicznego,
- niezłożeniu książki obiektów budowli morskich,
- nieopracowaniu portowego planu gospodarowania odpadami,
- nieujęciu w księgach rachunkowych poszczególnych elementów infrastruktury portowej jako odrębne środki trwałe oraz nieprowadzeniu kont ksiąg pomocniczych (analitycznych) do tych środków trwałych.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>8</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR

#### 1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego

Opis stanu faktycznego

1.1 W latach 2020-2022<sup>9</sup> Gmina wykonywała zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem morskim w Krynicy Morskiej<sup>10</sup>, w granicach której położona była większa część nieruchomości gruntowych, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, co było zgodne z art. 25 ust. 1, w związku z art. 23 ust. 1 ustawy o portach morskich.

W dniu 12 lutego 2014 r.<sup>11</sup> powołano spółkę<sup>12</sup> Pętla Żuławska Sp. z o.o.<sup>13</sup>, której przedmiotem działalności było m.in.:

- zarządzanie gruntami i infrastrukturą,

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1129). Dalej: „pzp”.

<sup>8</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>9</sup> Do dnia 22 czerwca.

<sup>10</sup> Port morski nad Zalewem Wiślanym (nazwa urzędowa: morski port rybacki w Łysicy, wg rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 18 lutego 1957 r., Dz. U. Nr 12, r. poz. 71), dalej: „port” lub „port Łysica”.

<sup>11</sup> Repertorium A numer 277/2014.

<sup>12</sup> Wspólnikami Spółki byli przedstawiciele 11 gmin: Gmina Braniewo (8,5% udziałów), Gmina Miasto Braniewo (11% udziałów), Gmina Cedry Wielkie (8,5 % udziałów), Gmina Miasto Elbląg (8,5 % udziałów), Gmina Miasto Krynica Morska (8,5 % udziałów), Gmina Miejska Malbork (8,5 % udziałów), Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański (8,5 % udziałów), Powiat Sztumski (8,5 % udziałów), Miasto i Gmina Tolkmicko (12,5% udziałów), Gmina Sztutowo (8,5 % udziałów), Gmina Stegna (8,5 % udziałów).

<sup>13</sup> Akt notarialny Repertorium A numer 1172/2013 z dnia 28 maja 2013 r., sporządzony w kancelarii, dalej: „Spółka”.

- udostępnianie portów i przystani turystom i pobieranie opłat,
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portów i przystani,
- budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury,
- zapewnienie niezakłóconego funkcjonowania portów i przystani, w tym zapewnienie bezpieczeństwa,
- ustalenie regulaminów obowiązujących na terenie portów i przystani oraz monitorowanie ich przestrzegania.

W dniu 18 czerwca 2019 r. uchwałą<sup>14</sup> Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki rozwiązano Pętlę Żuławska<sup>15</sup> Sp. z o.o. oraz zatwierdzono Plan Likwidacji Spółki<sup>16</sup>. W dniu 8 stycznia 2020 r. zgodnie z planem i harmonogramem likwidacji Pętli Żuławskiej, Spółka przekazała Gminie protokołem zdawczo-odbiorczym port morski z terenem przyległym wraz z budynkami, budowlami, urządzeniami oraz infrastrukturą portu morskiego w Krynicy Morskiej<sup>17</sup>.

W latach 2020-2022 Gmina zawarła umowy<sup>18</sup> z Przedsiębiorstwem Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o.<sup>19</sup> w zakresie świadczenia usługi polegającej na kompleksowym zarządzaniu technicznym, eksploatacyjnym i komercyjnym portem morskim w Krynicy Morskiej. Do podstawowych obowiązków PWiK należało m.in.:

- ✓ utrzymanie i zapewnienie porządku, w tym sprzątnięcie terenu i obiektów budowlanych, oczyszczanie wód przystani ze śmieci, utrzymanie terenów zielonych,
- ✓ zapewnienie bezpieczeństwa osób korzystających z obiektu, bieżące uzupełnianie środków gaśniczych, środków ratunkowych oraz zestawów pierwszej pomocy przedlekarskiej,
- ✓ techniczne utrzymywanie obiektu, w tym dokumentowanie wszystkich poważnych uszkodzeń i niezwłoczne informowanie Gminy o awariach i uszkodzeniach,
- ✓ prowadzenie obiektu turystycznego i zorganizowanie obsługi żeglarzy i innych turystów wodnych,
- ✓ rejestracja i prowadzenie ewidencji cumowania jednostek i turystów wodnych,
- ✓ zapewnienie obsługi slipu do wyciągania łodzi w sezonie żeglarskim.

Natomiast Gmina uprawniona była do nadzorowania i kontroli działań dokonywanych przez PWiK.

W dniu 18 maja 2021 r. Burmistrz złożył wniosek<sup>20</sup> do Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o dokonanie zmian przebiegu granicy portu morskiego w Krynicy Morskiej od strony Zalewu Wiślanego. Aktualna granica portu morskiego określona została rozporządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 18 lutego 1957 r., w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu rybackiego w Łysicy. Obecna granica nie odpowiada potrzebom rozwojowym Miasta Krynica Morska oraz aktualnemu stanowi faktycznemu i przewidywanemu rozwojowi portu. Proponowana zmiana polegać by miała na wyodrębnieniu w istniejących granicach „Portu rybackiego w Łysicy” dwóch

<sup>14</sup> Nr 12/06/2019.

<sup>15</sup> Repertorium A numer 6579/2019.

<sup>16</sup> Uchwała nr 15/06/2019.

<sup>17</sup> Część hydrotechniczna: nabrzeża północno-zachodnie, bosmańskie, północno-wschodnie, wyposażone w nowe urządzenia cumowniczo-odbojowe, pomosty stałe nr 1, nr 2, betonowe pomosty pływające przy pomostach z miejscami postojowymi dla jachtów. Część lądowa: slip dla jachtów i łodzi sportowych, nabrzeża, pomosty i pirs pasażerski, wyposażone w sieć wodociagową i elektryczną.

<sup>18</sup> Umowy: nr 24/2020 z 23 kwietnia 2020 r. (27.04.2020-30.10.2020), nr 40/2021 z 14 kwietnia 2021 (19.04.2021-31.10.2021), nr 34/2022 z 7 kwietnia 2022 r. (19.04.2022-31.10.2022).

<sup>19</sup> Dalej: „PWiK” lub „PWiK Sp. z o.o.”.

<sup>20</sup> Znak pisma: GKG.6872.1.1.2021.

niezależnych obiektów: „Portu - Krynica Morska” jako port rybacko-pasażerski i „Przystań żeglarskiej w Krynicy Morskiej” jako przystań rekreacyjno-sportowa. W dniu 26 października 2021<sup>21</sup> r. Urząd Morski w Gdyni przekazał do Ministerstwa Infrastruktury Departament Gospodarki Morskiej zatwierdzoną propozycję zmiany granicy portu. Na obecnym etapie trwają konsultacje w przedmiotowej sprawie.

W Urzędzie od stycznia 2020 r. podstawowym dokumentem polityki rozwoju gminy była strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Miasta Krynica Morska na lata 2015-2025. W Urzędzie nie opracowano planu rozwoju portu morskiego Krynica Morska<sup>22</sup> oraz wewnętrznych procedur dot. realizowania i nadzorowania planu rozwoju portu morskiego (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

Nadzór właścicielski nad Spółką „Pętla Żuławska” sprawowany był bezpośrednio przez Burmistrza Miasta Krynica Morska. W 2019 r. przekazano Gminie sprawozdanie finansowe oraz tabelaryczne zestawienie osiągniętych wskaźników rezultatu dla projektu a także koszty funkcjonowania obiektu w okresie trwałości projektu.

(akta kontroli str. 151-212, 913-927)

**1.2** W dniu 24 stycznia 2014 r. Gmina zawarła z Pętlą Żuławską Sp. z o.o. umowę użyczenia, w ramach której określono podział zadań. Do obowiązków Spółki należało m.in.: wyposażenie, doposażenie nieruchomości, zabezpieczenie zimowe obiektów (odwodnienie i nawodnienie) oraz zawarcie umów na dostarczanie energii elektrycznej, wody oraz innych mediów. Natomiast do obowiązków Gminy należało:

- ✓ prowadzenie wymaganej dokumentacji technicznej obiektów budowlanych, instalacji i urządzeń wykorzystywanych dla potrzeb przedmiotu umowy, dokonywanie przeglądów przewidzianych prawem, prowadzenie nadzoru technicznego przez uprawnione osoby oraz wykonywanie innych obowiązków, które wynikają z przepisów prawa;
- ✓ demontaż i montaż cumowniczych pomostów pływających na okres zalodzenia łącznie z wyposażeniem oraz dokonywanie ich obowiązkowych przeglądów.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że Gmina nie wykonywała przeglądów, nie prowadziła nadzoru technicznego przez uprawnione osoby oraz wymaganej dokumentacji technicznej obiektów budowlanych i instalacji, z uwagi na przeoczenie (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

W latach 2019-2022 w Urzędzie realizowano zadania związane z utrzymaniem infrastruktury portowej, polegające na m.in.:

- montażu i demontażu pomostów pływających,
- remoncie przedłużenia pirsu nr 2 i małych pomostów pływających,
- naprawy pomostów pływających,
- zakupie i wymianie desek w pomostach pływających,
- wynajęciu koparki do wodowania pomostów,
- wykonaniu nowego pomostu pływającego z konstrukcji stalowej,
- remoncie pomostów pływających.

Wszystkie zadania w zakresie utrzymania infrastruktury portu morskiego były realizowane ze środków własnych Gminy. W latach 2019-2021 kwoty wydatków poniesionych na utrzymanie infrastruktury portowej wynosiły 360,79 tys. zł, w tym:

- wydatki remontowe wynosiły 168,21 tys. zł (2019 r. - 25,11 tys. zł, 2020 r. - 92,72 tys. zł, 2021 - 50,38 tys. zł),

<sup>21</sup> Znak pisma: INZ.7000.3.2021.ASW.

<sup>22</sup> Port morski nad Zalewem Wiślanym.

- wydatki inwestycyjne wynosiły 192,58 tys. zł (2019 r. - 29,05 tys. zł, 2020 r. - 155,51 tys. zł, 2021 r. - 8,02 tys. zł)

W okresie objętym kontrolą realizowano projekt „Pętla Żuławska<sup>23</sup>, polegający na rozbudowie istniejącego portu jachtowego w Krynicy Morskiej<sup>24</sup>”. Celem inwestycji był rozwój oferty turystyki wodnej. Do głównych zadań projektu należało, m.in.: rozbiórka istniejącego hangaru i budynku klubowego, budowa obiektu do obsługi portu jachtowego z zapleczem socjalno-sanitarnym, zagospodarowanie terenu, budowa łączka telekomunikacyjnego, zakup i montaż pomostu pływającego na 13 stanowisk, wymiana czterech pomostów pływających, zakup zintegrowanego systemu poboru opłat, zakup żurawia portowego oraz wózka widłowego. Projekt finansowany był w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020<sup>25</sup> (85% dofinansowania wydatków kwalifikowanych UE i 15 % wkład własny z budżetu gminy).

(akta kontroli str. 213-220, 463, 489-490, 930-1096, 1628-1629)

**1.3** W latach 2019-2022<sup>26</sup> udzielono 30 zamówień na kwotę 8 270,06 tys. zł związanych z funkcjonowaniem portu morskiego w Krynicy Morskiej. W 2019 r. udzielono trzy zamówienia na remonty na kwotę brutto 5,9 tys. zł, trzy zamówienia na zakup desek sosnowych do pomostów pływających, montaż pomostów, odnóg i slipu oraz wykonanie prac polegających na zwodowaniu pomostów pływających na kwotę brutto 30,2 tys. zł.

W 2020 r. udzielono jedno zamówienie na inwestycję polegającą na wykonaniu i montażu pomostów pływających o konstrukcji stalowej na kwotę brutto 149,9 tys. zł, pięć zamówień na remonty na kwotę brutto 95,00 tys. zł, oraz sześć zamówień dotyczących zakupu postumentów oświetleniowo-zasilających do pomostów pływających, demontażu odnóg cumowniczych, przedłużenia pomostu i pomostów pływających, wykonaniu prac w porcie polegających na przedłużeniu pirsu i trzech pomostów pływających, pracy koparki - podjęcia z wody odnóg cumowniczych oraz usługę polegającą na zarządzaniu portem na kwotę brutto 127,7 tys. zł.

W 2021 r. udzielono dwa zamówienia związane z inwestycją w porcie morskim w Krynicy Morskiej - postępowanie na przebudowę i rozbudowę portu oraz postępowanie o udzielenie zamówienia na pełnienie czynności Inspektora Nadzoru Inwestorskiego przy realizacji zadania pn. „Przebudowa i rozbudowa Portu Jachtowego w Krynicy Morskiej” w ramach zadania „Pętla Żuławska - rozbudowa i Portu Jachtowego w Krynicy Morskiej” ogłoszone pod koniec 2020 r. i zakończone w 2021 r.) na kwotę brutto 7 679,8 tys. zł, cztery zamówienia na remonty obejmujące naprawy pomostów pływających w porcie, remont elewacji na budynku Informacji turystycznej i toalet, wykonanie prac naprawczych chodnika w porcie oraz wymianę filtrów w centrali w budynku pola namiotowego w porcie jachtowym na kwotę brutto 31,5 tys. zł, sześć zamówień pozostałych obejmujących zakup desek sosnowych do pomostów pływających, montaż odnóg cumowniczych przy wszystkich pomostach, demontaż pomostów pływających wraz z wyposażeniem, zwodowanie dwóch pomostów pływających wraz z pływakami i podjęcie z wody trapów, odnóg cumowniczych i slipu oraz usługę polegającą na zarządzaniu portem na kwotę brutto 137,3 tys. zł. Na koniec marca 2022 r. udzielono dwa zamówienia pozostałe obejmujące usługę montażu odnóg cumowniczych przy wszystkich pomostach, zwodowania dwóch pomostów pływających wraz z pływakami oraz odnóg przy pirsie na kwotę brutto 13,3 tys. zł.

<sup>23</sup> Umowy o dofinansowanie nr: RPPM.08.04.00-22-0008/18-00 z dnia 6 grudnia 2019 r., 67/2021 z dnia 22 czerwca 2021 r.

<sup>24</sup> Okres realizacji projektu: od 6 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2023 r.

<sup>25</sup> 8.4 - wsparcie atrakcyjności walorów dziedzictwa przyrodniczego.

<sup>26</sup> Według stanu na dzień 31 grudnia 2019 r., 2020 r. i 2021 r. oraz według stanu na dzień 31 marca 2022 r.

(akta kontroli: 1186-1211, 1240-1241)

W wyniku badania czterech wybranych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego<sup>27</sup> - jednego w trybie przetargu nieograniczonego przeprowadzonego w 2021 r. dotyczącego przebudowy i rozbudowy portu jachtowego w Krynicy Morskiej oraz trzech przeprowadzonych w latach 2020-2021 niepodlegającym przepisom pzp, dotyczących utrzymania infrastruktury portowej, montażu pomostów pływających, przedłużenia pomostu, odnóg cumowniczych i slipu pływającego oraz remontu pomostu ustalono, że:

- działania kontrolowanej jednostki były zgodne z przepisami ustawy pzp i aktów wykonawczych do ustawy w zakresie przygotowania i przeprowadzenia postępowań oraz udzielenia zamówień co do których istniał obowiązek stosowania przepisów ustawy. W jednostce nie przyjęto regulacji wewnętrznych dotyczących udzielania zamówień niepodlegających przepisom pzp a w szczególności sposobu ich planowania, trybu i zasad postępowania w sprawach o udzielenie zamówienia czy też zasad zawierania umów. W przypadku badanych postępowań niepodlegających przepisom pzp jednostka w jednym przypadku stosowała zasadę zapewniającą zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania oferentów, jak i przejrzystość postępowania. W dwóch przypadkach nie zastosowano tych zasad;
- zawarte umowy dotyczące zbadanych zamówień zabezpieczały interesy zamawiającego, umowy określały m.in. kary umowne w przypadku nienależytego wykonania przedmiotu umowy, postanowienia dotyczące rękojmi i gwarancji, postanowienia dotyczące warunków i sposobu rozwiązania umowy lub jej zmiany. Z up. Burmistrza, Sekretarz wyjaśniła, że w przypadku jednej umowy nastąpiło przedłużenie terminu jej realizacji w zakresie umowy nr 18.2020 z dnia 27.03.2020 podpisano aneks nr 1 na wniosek wykonawcy w związku z panującą epidemią Covid-19 i związanymi z tym trudnościami logistycznymi), wystąpiła sytuacja uzasadniająca naliczanie kar umownych;

(akta kontroli str. 1377-1387, 1374, 1421-1428)

- w przypadku dwóch umów nie zapewniono należytego nadzoru nad realizacją umów oraz nie dokumentowano sposobu złożenia ofert i wyłonienia Wykonawcy (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*) tj.:
- ✓ kontrolowana jednostka nie zapewniła należytego nadzoru nad realizacją zawartych umów nr 24/2020 z dnia 23.04.2020 r. oraz 40/2021 z dnia 14.04.2021 r. w zakresie sposobu dokumentowania odbioru usługi polegającej na kompleksowym zarządzaniu technicznym, eksploatacyjnym i komercyjnym portu w Krynicy Morskiej.

(akta kontroli str. 1250-1251, 1318)

- ✓ nie udokumentowano sposobu złożenia oferty i wyboru oferenta na świadczenie usługi polegającej na zarządzaniu portem dot. umów nr 24/2020 z dnia 23.04.2020 r. oraz 40/2021 z dnia 14.04.2021 r. (postępowanie niepodlegające przepisom pzp).

(akta kontroli str. 1376, 1689, 1709-1713)

W przypadku realizacji umowy z Wykonawcą w dniu 22.06.2022 r. na realizację zadania pn. „Przebudowa i rozbudowa Portu Jachtowego w Krynicy Morskiej w ramach zadania „Pętla Żuławska - rozbudowa Portu Jachtowego w Krynicy Morskiej” doszło do zmiany umowy i naliczenia kary umownej. Z up. Burmistrza, Sekretarz wyjaśniła, że w zakresie realizacji umowy doszło do zmiany harmonogramu, co skutkowało naliczeniem kary umownej. Jednostka wystawiła notę i przesała ją Wykonawcy, który następnie ją uregulował;

<sup>27</sup> Łączny koszt wyniósł w 2020 r. - 183,61 ty. zł, w 2021 r. - 1 627,70 tys. zł.

(akta kontroli str. 1373-1374)

- nie wystąpiły okoliczności do skorzystania z prawa do odszkodowania, gwarancji lub rękojmi określonej w umowach. Plan zamówień publicznych na lata 2019-2020 sporządzono prawidłowo i umieszczono na stronie internetowej Urzędu w terminie określonym w art. 13a upzp<sup>28</sup>. Plany zamówień publicznych na lata 2021-2022 i ich aktualizacje umieszczono na stronie internetowej Urzędu oraz w Biuletynie Zamówień Publicznych, w terminie określonym w art. 23 pzp. Ww. dokumenty były zgodne ze wzorem określonym w rozporządzeniu Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 18 grudnia 2020 r. w sprawie wzoru planu postępowań o udzielenie zamówień<sup>29</sup>;

(akta kontroli str. 1187-1211)

- sprawozdanie o udzielonych zamówieniach publicznych w 2021 r. sporządzono zgodnie ze wzorem określonym w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie zakresu informacji zawartych w rocznym sprawozdaniu o udzielonych zamówieniach, jego wzoru, sposobu przekazywania oraz sposobu i trybu jego korygowania<sup>30</sup>, i przekazano, Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych w terminie wynikającym z art. 82 ust. 2 pzp. Sprawozdanie o udzielonych zamówieniach publicznych w latach 2019-2020 sporządzono zgodnie ze wzorem, ale przekazano Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych niezgodnie z terminem wynikającym z art. 98 ust. 2 upzp (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

(akta kontroli str. 1186- 1237, 1240-1241, 1316-1318, 1352-1361)

**1.4** W latach 2018-2021<sup>31</sup> oraz w 2022 r. (według stanu na 20 kwietnia) powierzchnia całkowita portu wynosiła 11,6556 ha, w tym:

- grunty we władaniu gminy wynosiły 5,9320 ha,
- grunty we władaniu Skarbu Państwa wynosiły 5,1348 ha,
- grunty we władaniu innych podmiotów (w tym innych samorządów) wynosiły 0,5888 ha.

Łączna długość nabrzeży wynosiła 1 178 m (234 m - żegluga pasażerska, 275 m - obsługa rybołówstwa, 669 m - żeglarstwo).

W latach 2018-2022 powierzchnia nieruchomości gruntowych położonych w obszarze portu wynosiła 116 556 m<sup>2</sup>, w tym:

- nieruchomości we władaniu gminy wynosiły 59 320 m<sup>2</sup>, co stanowiło 51% powierzchni nieruchomości położonych w obszarze portu,
- nieruchomości we władaniu Skarbu Państwa wynosiły 51 348 m<sup>2</sup>, co stanowiło 44% powierzchni nieruchomości położonych w obszarze portu,
- nieruchomości we władaniu innych podmiotów<sup>32</sup> wynosiły 5 888 m<sup>2</sup>, co stanowiło 0,05% powierzchni nieruchomości położonych w obszarze portu.

W okresie objętym kontrolą w Urzędzie nie nastąpiła żadna zmiana w strukturze powierzchni gruntów. Gmina nie pozyskiwała gruntów i nieruchomości na potrzeby rozwoju portu morskiego (z wyjątkiem wystąpienia w 2021 r. do Dyrektora Urzędu

<sup>28</sup> Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2019, poz.1843 ze zm.) – uchylona z dniem 1 stycznia 2021 r. – dalej: „ upzp”.

<sup>29</sup> Dz.U. z 2020 r. poz. 2362.

<sup>30</sup> Dz.U. z 2021 r. poz. 2463.

<sup>31</sup> Według stanu na dzień 31 grudnia.

<sup>32</sup> Województwo Pomorskie (Droga Wojewódzka nr 504) - powierzchnia 2 477 m<sup>2</sup> (część działki nr 720 – ul. Gdańska), Energa Operator S.A. – powierzchnia 22 m<sup>2</sup> (część działki nr 602/20), osoby fizyczne - powierzchnia 3 389 m<sup>2</sup>.



Morskiego w Gdyni o dokonanie zmian przebiegu granicy portu w Krynicy Morskiej, co opisano w punkcie 1.1. wystąpienia) oraz nie występowała z wnioskami do Wojewody Pomorskiego o przekazanie gruntów położonych w granicach portu morskiego Krynica Morska.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że aktualna granica portu morskiego w Krynicy Morskiej nie odpowiada potrzebom rozwojowym Miasta Krynica Morska oraz aktualnemu stanowi faktycznemu i przewidywanemu rozwojowi portu, dlatego też jej przebieg wymaga aktualizacji. Nowa granica portu przebiegałaby bardziej w głąb Zalewu Wiślanego oraz szerzej w kierunku południowo-zachodnim. Z granicy portu zostałyby wyłączone części działek, na których faktycznie nie jest prowadzona działalność portowa. Wyłączona z granicy portu zostałaby również działka nr 380/1, będąca własnością Miasta. Na części wyłączonego z granicy portu obszaru oraz terenu przyległego do obecnego portu, powstałaby przystań rekreacyjno-sportowa. Zmiana granicy portu morskiego w Krynicy Morskiej ma na celu możliwość realizacji na jego terenie działalności rybackiej, poprzez inwestycje związane z budową infrastruktury umożliwiającej funkcjonowanie portu oraz infrastruktury dostępowej, a także infrastruktury towarzyszącej. Inwestycje w tym zakresie przyczynią się do poprawy jakości zaplecza dla rybaków, jednocześnie umożliwią Gminie rozwój usług turystycznych.

(akta kontroli str. 856-857, 913-927, 1612-1613)

**1.5** W 2019 r. „Pętla Żuławska” Sp. z o.o. poniosła koszty dotyczące promocji produktu turystycznego dla Gminy Miasta Krynica Morska w wysokości 7,9 tys. zł, w zakresie opracowania projektów map promocyjno-informacyjnych oraz prowadzenia strony internetowej.

W czerwcu 2019 r. Gmina przystąpiła do wspólnej promocji produktu turystycznego realizowanego przez Stowarzyszenie Żuławy we współpracy z Pomorską Regionalną Organizacją Turystyczną. Stowarzyszenie uzyskało rekomendację i akceptację Departamentu Infrastruktury oraz dziesięciu gmin pozostałych członków Spółki „Pętla Żuławska”. W latach 2020-2021 Gmina przekazała Stowarzyszeniu kwotę po 11 tys. zł rocznie na następujące działania promocyjne, m.in.:

- usprawnienie żeglugi na drogach wodnych,
- budowa witryny internetowej, zamieszczanie na bieżąco informacji (postów) z działalności przystani, artykuły na portalu Trójmiasto.pl, reportaże w TVP 2 i w TVP 3,
- opracowanie i zlecenie wykonania licznych gadżetów promocyjnych,
- opracowanie projektów graficznych, plakatów ulotek, map,
- współpraca z Departamentem Infrastruktury, Wodami Polskimi (powołanie Zespołu ds. Żeglugi Śródlądowej), udział w Pomorskim Forum Turystycznym, prezentacja Pętli Żuławskiej na „Jarmarku Dominikańskim” itp.

Promocja, która stanowiła wyodrębnioną pozycję we wniosku o dofinansowanie była także realizowana bezpośrednio przez Gminę poprzez m.in. informacje zamieszczane bezpośrednio na stronie Beneficjenta uwzględniające takie elementy jak: wysokość dofinansowania UE, zakres projektu, obowiązkowe oznakowanie w logotypy. Dodatkowo posadowiono także dwie tablice informacyjno-promocyjne typu „żagiel”. W okresie od 18 września do 22 września 2017 r. przeprowadzono kontrolę trwałości projektu, która potwierdziła zgodność przeprowadzonych działań promocyjnych z wytycznymi w zakresie informacji i promocji dla okresu programowania 2007-2013, opierając się na Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r. W okresie objętym kontrolą nie zawierano umów sponsoringowych oraz darowizn na wsparcie działań związanych z rozwojem działalności w porcie.

(akta kontroli str. 930-931)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

1. W Urzędzie (od stycznia 2020 r.) nie opracowano planu rozwoju portu morskiego, co skutkowało niedopełnieniem obowiązku wynikającego z art. 7 ust. 2a i 2b w związku z art. 7 ust. 1 pkt 2 oraz art. 23 ust. 2 ustawy o portach morskich. Osobą odpowiedzialną za opracowanie planu rozwoju portu był Burmistrz Miasta Krynica Morska Krzysztof Swat.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że nie opracowano planu rozwoju portu morskiego w Krynicy Morskiej, z uwagi na niedopatrzenie oraz nadmiar obowiązków pracownika zatrudnionego w referacie komunalno-inwestycyjnym. W latach 2020-2022 w Urzędzie realizowano programy inwestycyjne, m.in.: „Pętla Żuławska - rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej”, „Budowa dróg gminnych w Krynicy Morskiej przy ulicy Wodnej, Niskiej, Wczasowej”, „Budowa drogi gminnej przy ul. Zalewowej w Krynicy Morskiej”, „Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa rowerowa R-9 - partnerstwo Gminy Miasta Krynica Morska itp. Ponadto pracownik zatrudniony w ww. referacie pełnił funkcję kierownika referatu komunalno-inwestycyjnego, pełnomocnika ds. zamówień publicznych oraz zadań związanych z gospodarką komunalną.

(akta kontroli str. 1647-1651)

2. Roczne sprawozdania o udzielonych zamówieniach publicznych w 2019 r. oraz 2020 r. zostały przekazane Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych (UZP) nieterminowo, co było niezgodne z art. 98 ust. 2 upzp, zgodnie z którym sprawozdanie zamawiający przekazuje Prezesowi Urzędu w terminie do dnia 1 marca każdego roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie. Sprawozdanie za rok 2019 przekazano w dniu 05.03.2020 r. (data wydruku z systemu e-zamówienia, nr referencyjny nadany przez UZP: ZP-SR/121857-2019), czyli cztery dni po terminie, zaś sprawozdanie za rok 2020 przekazano w dniu 09.03.2021 r. (data wydruku z systemu e-zamówienia, nr referencyjny nadany przez UZP: ZP-SR/166199-2020), czyli osiem dni po terminie wynikającym z przepisów.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że sprawozdania nie zostały złożone w terminie tj. do 1 marca ze względu na niedopatrzenie na stanowisku referatu komunalno-inwestycyjnego, które w tamtym okresie było obciążone dużym zakresem obowiązków. Zobowiązany do sporządzenia i wysyłania przedmiotowych sprawozdań był pełnomocnik ds. zamówień publicznych, który jednocześnie pracował na stanowisku GKK – gospodarka komunalna.

(akta kontroli str. 1212-1237, 1316-1318, 1361-1352)

3. Urząd nie zapewnił należytego nadzoru nad realizacją dwóch umów (nr 24/2020 z dnia 23.04.2020 r. oraz 40/2021 z dnia 14.04.2021 r.) związanych z zarządzaniem portem. Według obowiązków określonych w umowach nie udokumentowano odbioru usług w zakresie zapewnienia należytego stanu technicznego z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa. Zgodnie z § 6 ust. 2 przedmiotowych umów z chwilą podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego Wykonawca miał zapewnić należyty stan techniczny Obiektu oraz wykonać obowiązki zarządzania obiektem określone w umowie. Brak przedmiotowej dokumentacji potwierdzonej został przez kierownika jednostki kontrolowanej jak i Wykonawcę.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że protokoły zdawczo-odbiorcze, o których mowa w przedmiotowych umowach nie były sporządzane ze względu na niedopatrzenie na stanowisku referatu komunalno-inwestycyjnego, które w tamtym okresie było obciążone zbyt dużym zakresem obowiązków.

(akta kontroli str. 1273-1315, 1316-1318, 1361-1352)

4. W Urzędzie nie udokumentowano sposobu szacowania zamówienia, złożenia oferty i wyboru wykonawcy na świadczenie usługi polegającej na zarządzaniu portem dot. umowy nr 24/2020 z dnia 23.04.2020 r. o wartości netto 74,07 tys. zł. oraz umowy nr 40/2021 z dnia 14.04.2021 r. o wartości netto 86,74 tys. zł. Dla zamówień nieprzekraczających wartości wskazanej (bez podatku VAT) w art. 2 ust. 1 pzp, ustawodawca zrezygnował z obowiązku stosowania pzp przez zamawiających, wymagając aby przy wydatkowaniu środków publicznych, zamawiający przestrzegali zasad wynikających z przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, w tym art. 44 ust. 3 i 4 ustawy o finansach publicznych<sup>33</sup>. W przypadku ww. umów nie udokumentowano sposobu szacowania wartości zamówienia. Aby zamawiający miał możliwość przeprowadzenia postępowania bez zastosowania przepisów ustawy pzp, musi w pierwszej kolejności określić jego wartość szacunkową. Zgodnie z orzeczeniem KIO<sup>34</sup> z dnia 17 kwietnia 2020 r., właściwe oszacowanie wartości zamówienia ma donieść znaczenie dla prawidłowego zakwalifikowania zamówienia jako zamówienia powyżej lub poniżej wartości o której mowa w art. 4 pkt 8 ww. ustawy (sytuacji, kiedy mamy do czynienia z postępowaniami niepodlegającymi pzp). To na zamawiającym ciążył obowiązek związany z pisemnym udokumentowaniem podstaw udzielenia zamówienia.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że PWiK Sp. z o.o. składało ofertę na świadczenie usługi polegającej na zarządzaniu portem na podstawie ustnego uzgodnienia Burmistrza z Prezesem PWiK Sp. z o.o. Wartość zamówienia podlegała negocjacom na spotkaniu Prezesa PWiK Sp. z o.o. i Burmistrza Miasta Krynica Morska.

(akta kontroli str. 1376, 1361-1352, 1709-1713)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Gmina wykonująca zadania podmiotu zarządzającego portem realizowała i nadzorowała projekt „Pętla Żuławska” dot. rozbudowy istniejącego portu jachtowego w Krynicy Morskiej, w celu rozwoju oferty turystyki wodnej. Ponadto podejmowano działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej, prowadzonej w porcie oraz jej promocji. Wykonywano również zadania związane z utrzymaniem infrastruktury portowej.

Nie opracowano natomiast planu rozwoju portu. Nie przestrzegano również terminów przekazywania rocznych sprawozdań Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych. W przypadku dwóch zamówień niepodlegających przepisom pzp nie zapewniono należytego nadzoru nad realizacją dwóch umów, nie udokumentowano sposobu szacowania wartości zamówienia gwarantującego należyta staranność oraz nie udokumentowano sposobu złożenia oferty i wyłonienia oferenta.

#### OBSZAR

## 2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony

Opis stanu faktycznego

2.1 W latach 2018-2022<sup>35</sup> powierzchnia gruntów położonych w granicach administracyjnych portu, będących we władaniu Gminy i wykorzystywanych

<sup>33</sup> t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 305 ze zm.

<sup>34</sup> Sygn. akt KIO/KD 18/20.

<sup>35</sup> Stan na dzień 31 grudnia.

gospodarczo wynosiła 58 474 m<sup>2</sup> (50,2%), natomiast innych nieruchomości<sup>36</sup> wynosiła: 1 094 m<sup>2</sup> (0,94%) (2018-2020) i 548 m<sup>2</sup> (0,47%) (2021-2022).

W latach 2019-2022 nie dokonano sprzedaży nieruchomości, tj. gruntów i infrastruktury portowej.

W okresie objętym kontrolą Gmina zawarła m.in.:

- dziesięć umów dzierżawy na łączny okres uprawniający do korzystania od jednego roku do sześciu lat i 11 m-cy,
- trzy umowy użyczenia na okres od dwóch do siedmiu lat i 13 dni,
- jedną umowę określającą sposób nieodpłatnego korzystania z nieruchomości na okres 10 lat.

W wyniku szczegółowej analizy losowo wybranych czterech<sup>37</sup> umów, w zakresie przeniesienia własności<sup>38</sup> ustalono, że Urząd nie wnioskował do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o zgodę na oddanie części nieruchomości w użytkowanie, z uwagi na okres zawarcia umowy (poniżej 10 lat).

(akta kontroli str. 333-335, 856-877)

**2.2** W okresie objętym kontrolą elementy infrastruktury portowej, będące własnością Gminy stanowiły:

- akwen portowy: pasażersko-jachtowy,
- nabrzeże północno-zachodnie, bosmańskie i północno-wschodnie,
- pirsy, pomosty<sup>39</sup>, dalby, wyciągi: pomosty stałe nr 1 i nr 2, pomost stały betonowy nr 3 wraz z ostrogą wejściową i ostrogą boczną, slip dla jachtów i łodzi sportowych (1 szt.), pomosty betonowe pływające (3 szt.), trapy na pomosty pływające (3 szt.), Y-bom trap (z kładką do chodzenia 28 szt.), Y-bom<sup>40</sup> (28 szt.),
- infrastruktura drogowa: balustrada zabezpieczająca różnicę poziomów terenu (90mb), poręcz schodowe ukośne (2 szt.), chodniki, place wypoczynkowe, ciągi piesze pomocnicze (7 323 m<sup>2</sup>), place przed małą gastronomią (1 270 m<sup>2</sup>), główne ciągi piesze (3 128,5 m<sup>2</sup>), drogi manewrowe, dojazdy (3 161,5 m<sup>2</sup>), plac główny (4 415 m<sup>2</sup>), miejsca postojowe autobusów (stanowiska od I-V - 300 m<sup>2</sup>),
- infrastruktura wodociągowa: knagi nierdzewne duże (55 szt.), knagi nierdzewne małe 18 szt.), stojaki na sprzęt ratunkowy - koła i bosaki (6 szt.), koła ratunkowe (3 szt.), bosaki teleskopowe (4 szt.), drabinki ratownicze (15 szt.), postumenty do poboru wody i energii (14 szt.),
- infrastruktura kanalizacyjna: stacjonarna pompa do odbioru nieczystości płynnych z jednostek (1 szt.),
- infrastruktura elektroenergetyczna: szafka elektryczna RS do obsługi dużych jednostek (1 szt.), światło nawigacyjne na końcu pomostu (4 szt.), lampy na postumentach zamocowane na pomostach pływających (13 szt.), słupki oświetleniowe na pomoście betonowym nr 2 (16 szt.), słupki oświetleniowe na pomoście betonowym nr 3 (13 szt.), lampy oświetlające ciągi piesze (82 szt.), lampy typu żagiel (3 szt.),
- infrastruktura telekomunikacyjna: przyłącze telekomunikacyjne do informacji turystycznej (1 szt.),
- infrastruktura ochrony przeciwpożarowej: hydrant p.poż (9 szt.). Na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych portu żeglarskiego<sup>41</sup> oraz raportu stanu

<sup>36</sup> Wg ewidencji gruntów i budynków - korekta budynków (nr ewidencyjny 1667 - pow. zabudowy 60 m<sup>2</sup>, nr ewidencyjny 1668 - pow. zabudowy 26 m<sup>2</sup>, nr ewidencyjny 829 - pow. zabudowy 268 m<sup>2</sup>, nr ewidencyjny 1674 - pow. zabudowy 194 m<sup>2</sup>, nr ewidencyjny 828 - pow. zabudowy 546 m<sup>2</sup> (wyburzony w 2020 r.).

<sup>37</sup> Dwie umowy dzierżawy z dnia 9 lipca 2021 r. i 18 listopada 2019 r. oraz po jednej umowie użyczenia z dnia 18 grudnia 2018 r. i nieodpłatnego korzystania z nieruchomości z dnia 4 stycznia 2022 r.

<sup>38</sup> Umowy: dzierżawy, użyczenia i nieodpłatnego korzystania z nieruchomości.

<sup>39</sup> Od 2022 r. trzy pomosty pływające, przylegające do stałego betonowego pomostu nr 1, wycofano z eksploatacji ze względu na stan techniczny.

<sup>40</sup> Odnoga cumownicza.

<sup>41</sup> Z dnia 8 stycznia 2020 r.

technicznego<sup>42</sup> ustalono, że hydrant p.poż miał uszkodzone zamknięcie. Pełniący funkcję Burmistrza Miasta Krynica Morska wyjaśnił, że kontrole sprawności hydrantów wykonywane były raz do roku przez PWiK Sp. z o.o. Nie zostało to jednak udokumentowane z powodu niedopatrzenia (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*),

- linie kablowe zasilające instalacje elektryczne oświetlenia (3300 mb).

Z informacji przekazanej przez Urząd Morski<sup>43</sup> wynika, że w granicach portu morskiego Krynica Morska, w jego części stanowiącej port rybacki, znajduje się część działki nr 380/1 (140 m<sup>2</sup>), która jest własnością Gminy Miasta Krynica Morska. Pozostałe działki w obszarze portu rybackiego są własnością Skarbu Państwa, w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Gdyni. Ponadto infrastruktura portowa w porcie Krynica Morska, w obszarze portu rybackiego stanowi majątek Urzędu Morskiego w Gdyni.

Ponadto poinformowano<sup>44</sup>, że aktualnie przygotowywany jest projekt zmiany zarządzenia w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej.

Na obszarze portu znajdował się również budynek informacji turystycznej i budynek obsługi pola namiotowego, stanowiący własność Gminy.

Stan techniczny obiektów budowlanych, tj. budynku obsługi pola namiotowego oraz budynku informacji turystycznej, monitorowano poprzez przeprowadzanie okresowych kontroli:

- co najmniej raz w roku<sup>45</sup>, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego elementów budynku, budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu, instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska oraz przewodów kominowych,
- co najmniej raz na pięć lat<sup>46</sup>, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania, estetyki obiektu budowlanego i jego otoczenia oraz badanie instalacji elektrycznej i piorunochronnej w zakresie stanu sprawności połączeń, osprzętu, zabezpieczeń i środków ochrony od porażeń.

Według protokołów, stan techniczny budynków był dobry. Obiekty nie zagrażały życiu i bezpieczeństwu ludzi oraz nadawały się do dalszego użytkowania.

Zaprowadzono książki kontroli dla ww. budynków, przy czym pomimo wymogu wynikającego z art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego<sup>47</sup> nie dokonano w nich zapisów dotyczących przeprowadzonych kontroli przewodów kominowych w latach 2019-2021 (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

W latach 2019-2022 nie przeprowadzono kontroli okresowych budowli hydrotechnicznych (nabrzeży, pirsów, pomostów) oraz nie prowadzono książek

---

<sup>42</sup> Sporządzony przez PWiK.

<sup>43</sup> Pismo nr INZ.0910.5.2022.JF z dnia 18 maja 2022 r. Wyjaśnienia złożone w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK.

<sup>44</sup> Pismo nr INZ.0910.2.2022.JF z dnia 6 maja 2022 r. Wyjaśnienia złożone w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK.

<sup>45</sup> Protokoły nr: 36/2019 i 38/2019 z dnia 11 września 2019 r., 179/2019 i 181/2019 z dnia 7 kwietnia 2019 r., ML-0206-2020 i ML-0202-2020 z dnia 16 września 2020 r., z dnia 15 października 2020 r., 179/2020 i 181/2020 z dnia 7 kwietnia 2020 r., 05/2021 i 12/2021 z dnia 13 października 2021 r., 169/2021 i 171/2021 z dnia 7 kwietnia 2021 r.

<sup>46</sup> Z dnia 15 października 2020 r.

<sup>47</sup> Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.). – dalej: „Prawo budowlane”

obiektów budowlanych dla budowli morskich (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

W latach 2019-2022 elementy mienia komunalnego dot. portu morskiego objęto ubezpieczeniem<sup>48</sup> w wysokości: 31,8 tys. zł (28 tys. zł - port jachtowy, 3,8 tys. zł - sprzęt i wyposażenie w porcie).

Z informacji otrzymanej od PWiK Sp. z o.o.<sup>49</sup> oraz z raportu stanu technicznego (sporządzonego przez PWiK w dniu 31 października 2020 r. i 2021 r.) składników majątku i wyposażenia portu jachtowego w Krynicy Morskiej wynika, że:

- ze względu na zły stan techniczny oraz w trosce o bezpieczeństwo odwiedzających port, wyłączono z dostępności ostatni z krótkich pomostów pływających, znajdujących się przy pirsie nr 1;
- konieczne są prace naprawcze ostatniego pomostu pływającego przy pirsie nr 2, gdzie wskutek zafalowania poważnemu uszkodzeniu uległy: y-boomy, rolki oraz odeskowanie;
- elementy infrastruktury portowej wymagały przeprowadzenia konserwacji i napraw, m.in.:
  - stojaki na sprzęt ratunkowy (6 szt.) - miejscami ślady rdzewienia;
  - pompa wężowa (1 szt.) - uszkodzona obudowa;
  - pomosty betonowe pływające (3 szt.) - konstrukcja drewniana pomostów nosi ślady gnicia, miejscami uszkodzone poszycie drewniane, zły stan techniczny;
  - trapy na pomosty pływające (3 szt.) - odeskowanie miejscami uszkodzone;
  - y-bom trap (12 szt.) - odeskowanie miejscami przegnite;
  - lampy na postumentach (9 szt.) - miejscami ślady rdzy;
  - postumenty do poboru wody i energii (6 szt.) - uszkodzona obudowa;
  - pomosty betonowe pływające - konstrukcje drewniane dwóch pomostów nosi ślady gnicia, miejscami uszkodzone poszycie drewniane, wystąpiła konieczność wyłączenia kilku miejsc postojowych, ze względu na oderwanie się y-bomów;
  - trapy na pomosty pływające (3 szt.) - odeskowanie miejscami przegnite;
  - y-bom trap (16 szt.) - odeskowanie miejscami przegnite;
  - pozostałe pomosty: na skutek wzmożonego zafalowania wytarła się większość rolek, uszkodzony jest jeden uchwyt trzymający rolkę przy słupach betonowych zabezpieczających pomosty. Uszkodzenia belek konstrukcyjnych podstawy pomostów oraz odeskowania spowodowane wzmożonym zawilgoceniem (ciągłe zalewanie pomostów przez fale) oraz otarcia przez cumujące łodzie. Obudowy słupków miejscami popękane, lampy oświetleniowe miejscami zardzewiały. Uszkodzenia konstrukcji pomostów pływających podczas trwającego sezonu żeglarskiego stwarzają bezpośrednie zagrożenie dla cumujących jednostek;
  - pirsy betonowe: miejscami ślady rdzy na stojakach i na śrubach mocujących. Pęknięcia na powierzchni betonowej pirsów, miejscowe łuszczenie się betonu, szczególnie na niskim pirsie. Uszkodzenia materiału wypełniającego szpary dylatacyjne;
  - slip: pęknięcia na powierzchni betonowej ścian slipu.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że w ramach zawartych umów z PWiK nie sprawowano nadzoru nad prawidłowym wykonaniem zadań. Nie zwracano się

<sup>48</sup> Polisa nr: GB 32384040 (od 12 października 2018 r. do 11 października 2019 r.), GB 32745960 (od 12 października 2019 r. do 11 października 2020 r.), GB 32835860 (od 12 października 2020 r. do 11 października 2021 r.), GB 32912952 (od 12 października 2021 r. do 11 października 2022 r.). Polisy obejmowały ubezpieczenie mienia od ognia i innych zdarzeń losowych oraz kradzieży z włamaniem.

<sup>49</sup> Pismo z dnia 9 maja 2022 r. Wyjaśnienia złożone w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK.

z prośbą o przedłożenie raportów ze stanu technicznego obiektów. PWiK przekazało do Gminy raporty stanu technicznego składników majątku i wyposażenia portu jachtowego w Krynicy Morskiej za lata 2020-2021 dopiero w dniu 2 maja 2022 r., w związku z czynnościami kontrolnymi prowadzonymi przez NIK.

W dniu 20 czerwca 2022 r. na podstawie art. 51 ustawy o NIK poinformowano Pana Kazimierza Aleksandra Kuleckiego - pełniącego funkcję Burmistrza Miasta Krynica Morska o stwierdzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego i bezpośredniego zagrożenia dla cumujących jednostek z powodu uszkodzeń konstrukcji pomostów pływających. Miały one miejsce podczas trwającego sezonu żeglarskiego. Pod koniec sezonu pomosty zostają rozmontowane i składowane na brzegu. Ponadto poinformowano, że z raportu stanu technicznego składników majątku i wyposażenia portu jachtowego sporządzonego przez PWiK Sp. z o.o. na dzień 31 października 2021 r. wynika, że na skutek wzmożonego zafalowania wytarła się większość rolek oraz uszkodzono jeden uchwyt trzymający rolę przy słupach betonowych zabezpieczających pomosty.

W dniu 22 czerwca 2022 r. pełniący funkcję Burmistrza Miasta Krynica Morska poinformował, że z dniem 30 czerwca 2021 r. wyłączono z dostępności ostatni z krótkich pomostów pływających znajdujących się przy pirsie nr 1. We wrześniu 2021 r. pomosty, które w raporcie stanu technicznego składników majątku i wyposażenia portu morskiego w Krynicy Morskiej na dzień 31 października 2021 r. zostały opisane jako „uszkodzone, stwarzające bezpośrednie zagrożenie dla cumujących jednostek” zostały usunięte.

W 2022 r. Gmina zleciła firmie zewnętrznej<sup>50</sup> wykonanie prac w porcie jachtowym, polegających na: montażu odnog cumowniczych przy wszystkich pomostach, montaż przedłużenia pomostu nr 2 oraz montaż slipu. Ponadto w dniu 21 czerwca 2022 r. Gmina otrzymała od PWiK Sp. z o.o. raport stanu technicznego składników majątku i wyposażenia portu w Krynicy Morskiej, z którego wynika, że uszkodzone pomosty zostały usunięte.

W listopadzie 2007 r. na zlecenie Pracowni Projektowej wykonano badania geotechniczne dla określenia warunków gruntowo-wodnych dla projektu modernizacji Basenu Jachtowego w Krynicy Morskiej na Zalewie Wiślanym.

(akta kontroli str. 378-407, 1107, 1262-1272, 1587-1589, 1593-1608, 1610-1613, 1647-1688, 1690-1708)

**2.3** Urząd nie posiadał opracowanego i zatwierdzonego przez Urząd Morski planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych. Ponadto nie zapewniono odbioru przez portowe urządzenia odbiorcze odpadów ze statków, m.in.: odpadów olejowych i ich mieszanin. W porcie znajdowała się jedynie stacjonarna pompa próżniowa do odbioru nieczystości stałych oraz płynnych (ścieków). Usługa ta została ujęta w cennikach portu. Ponadto nie opracowano portowego planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

W okresie objętym kontrolą właściwe organy nie przeprowadzały kontroli w zakresie nadzoru przeciwpożarowego sprawowanego przez Urząd Morski, bezpieczeństwa i higieny pracy. Nie przeprowadzano również kontroli wewnętrznych.

(akta kontroli str. 1624-1629)

---

<sup>50</sup> Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe „KAROS” H.Olchowski A. Olchowska Sp. jawna (umowa nr 25/2020 z dnia 14 marca 2022 r.).

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Gmina w latach 2019-2022<sup>51</sup>, nie przeprowadzała okresowych kontroli stanu technicznego elementów infrastruktury portowej, dot.: lądowych elementów infrastruktury portowej, (słupy oświetleniowe, pomieszczenia magazynowe itp.) oraz morskich budowli hydrotechnicznych, (pirsy, pomosty, hydranty p.poż itp.), co było niezgodne z wymogiem określonym w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego oraz, § 62-83 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r., w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych<sup>52</sup>. Osobą odpowiedzialną za powstanie nieprawidłowości był Burmistrz Miasta Krynica Morska Krzysztof Swat.

Brak bieżącego weryfikowania stanu technicznego poszczególnych obiektów budowlanych infrastruktury portowej, mógł skutkować powstaniem zagrożenia bezpieczeństwa dla użytkowników tej infrastruktury. Świadczą o tym raporty PWiK Sp. z o.o., które Gmina otrzymała w maju 2022 r. w toku kontroli NIK.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że nie przeprowadzono okresowych kontroli stanu technicznego poszczególnych elementów infrastruktury portowej z powodu niedopatrzenia pracownika, zatrudnionego w referacie komunalno-inwestycyjnym, który obciążony był nadmiarem obowiązków.

(akta kontroli str. 1647-1651)

2. W książkach obiektów budowlanych, tj. budynku obsługi pola namiotowego oraz budynku informacji turystycznej, nie dokonano zapisów o przeprowadzonych w latach 2019-2021 kontrolach przewodów kominowych<sup>53</sup>, co było niezgodne z przepisem § 5 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego<sup>54</sup>.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że w książkach obiektów budowlanych nie dokonano zapisów o przeprowadzonych w latach 2019-2021 kontrolach stanu technicznego przewodów kominowych, z powodu niedopatrzenia.

(akta kontroli str. 384-457, 1647-1651)

3. Gmina, jako podmiot zarządzający portem morskim, nie prowadziła książek obiektów budowlanych dla budowli morskich. Było to niezgodne z art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego oraz z § 83 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia w sprawie użytkowania i kontroli morskich budowli. Skutkiem powyższego był brak bieżącej weryfikacji stanu technicznego poszczególnych obiektów budowlanych infrastruktury portowej. Osobą odpowiedzialną za powstanie nieprawidłowości był Burmistrz Miasta Krynica Morska Krzysztof Swat.

Pełniący funkcję Burmistrza Miasta Krynica Morska wyjaśnił, że nie prowadzono książek obiektów budowlanych dla budowli morskich z powodu niedopatrzenia na stanowisku referatu komunalno-inwestycyjnego, które w tamtym okresie było obciążone dużym zakresem obowiązków.

(akta kontroli str. 1717-1720)

4. Gmina, jako podmiot zarządzający portem morskim:

<sup>51</sup> Do dnia 19 maja.

<sup>52</sup> Dz. U. z 2006 r. Nr 206, poz. 1516, dalej: „rozporządzenie w sprawie użytkowania i kontroli morskich budowli”.

<sup>53</sup> Protokoły nr: 179/2019, 181/2019 z dnia 7 kwietnia 2019 r., 179/2020, 181/2020 z dnia 7 kwietnia 2020 r., 169/2021, 171/2021 z dnia 7 kwietnia 2021 r.

<sup>54</sup> Dz. U. nr 120, poz. 1134.



- nie podejmowała działań celem zapewnienia zachowania w porcie podstawowych wymogów ochrony przeciwpożarowej. Było to niezgodne z przepisami art. 7 ust. 3 pkt 1 i 2 w zw. z art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o portach, które stanowią, że podmiot zarządzający, w ramach działalności świadczenia usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej, zapewnia w szczególności ochronę przeciwpożarową od strony wody zarządzanych obiektów i terenów,
- nie sporządziła planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych podlegającego zatwierdzeniu przez dyrektora właściwego urzędu morskiego wymaganego wg załącznika nr 1 (pn. Szczegółowy zakres informacji niezbędnych do określenia w planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych) do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach<sup>55</sup>.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że w porcie nie zachowano podstawowych wymogów ochrony przeciwpożarowej oraz nie sporządzono planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych, z uwagi na nadmiar obowiązków i braki kadrowe.

(akta kontroli str. 1647-1651)

5. Gmina, jako podmiot zarządzający portem morskim, nie podejmowała działań w zakresie sprawdzenia i kontroli w porcie wymogów bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszących się do obiektów portowych, jak nabrzeża, magazyny, place składowe oraz przeładunkowych urządzeń technicznych. Nie przeprowadzono żadnych działań kontrolnych lub sprawdzających w zakresie stosowania zasad bezpieczeństwa i higieny pracy dot. obiektów portowych określonych w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 lipca 1993 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i śródlądowych<sup>56</sup>. Osobą odpowiedzialną za nieprawidłowość był Burmistrz Miasta Krynica Morska Krzysztof Swat.

Z upoważnienia Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że w porcie nie przeprowadzono żadnych kontroli z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszących się do obiektów portowych, z powodu braków kadrowych oraz dużym zakresem obowiązków pracowników.

Ponadto w dniu 20 czerwca 2022 r. na podstawie art. 51 ustawy o NIK poinformowano Pana Kazimierza Aleksandra Kuleckiego - pełniącego funkcję Burmistrza Miasta Krynica Morska o stwierdzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego i bezpośredniego zagrożenia dla cumujących jednostek z powodu uszkodzeń konstrukcji pomostów pływających podczas trwającego sezonu żeglarskiego.

W dniu 22 czerwca 2022 r. pełniący funkcję Burmistrza Miasta Krynica Morska poinformował o podjętych działaniach zapobiegających stanowi zagrożenia.

(akta kontroli str. 1647-1651, 1690-1708)

6. Gmina, jako podmiot zarządzający portem morskim, nie zapewniła statkom korzystającym z portu dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków, w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwienia, co było niezgodne z wymogiem art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych

<sup>55</sup> Dz.U. z 2017 r. poz.118, dalej: „rozporządzenie w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w portach”.

<sup>56</sup> Dz. U. Nr 73, poz. 346, dalej: „rozporządzenie w sprawie bhp w portach”.

ze statków<sup>57</sup>, w związku z przepisem art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy o portach morskich, określającym zadania podmiotu zarządzającego portem. Ponadto Gmina nie opracowała portowego planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków, podlegającego zatwierdzeniu przez właściwego starostę, co było niezgodne z obowiązkiem określonym w art. 9 ust. 1 i ust. 3 pkt 2 ww. ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz § 3 i § 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r., w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków<sup>58</sup>, w związku z art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy o portach morskich. Osobą odpowiedzialną za nieprawidłowość był Burmistrz Miasta Krynica Morska Krzysztof Swat.

Z up. Burmistrza Miasta, Sekretarz wyjaśniła, że Urząd nie zapewnił odbioru przez portowe urządzenia odbiorcze odpadów ze statków oraz że nie opracowano portowego planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi, z uwagi na przeoczenie.

Ponadto pełniący funkcję Burmistrza Miasta Krynica Morska poinformował, że Gmina planuje jak najszybciej opracować plan gospodarowania odpadami i zapewnić dostęp do portowych urządzeń do odbioru odpadów. Z uwagi na ograniczone środki w budżecie ww. działania zostaną podjęte w ciągu pół roku.

(akta kontroli str. 1624-1629, 1717-1720)

#### OCENA CZĄSTKOWA

NIK ocenia negatywnie sposób zarządzania przez Gminę infrastrukturą portową i poziom ochrony tej infrastruktury.

Nie przeprowadzono kontroli okresowych obiektów budowlanych, pomimo pogarszającego się stanu technicznego infrastruktury portowej, co mogło skutkować powstaniem zagrożenia dla użytkowników tej infrastruktury. Nie prowadzono ksiąg obiektów budowlanych dla wszystkich budowli morskich, natomiast w dwóch księgach obiektów budowlanych (budynek informacji turystycznej i budynek obsługi pola namiotowego) nie dokonywano obligatoryjnych zapisów o kontrolach przewodów kominowych. Gmina nie podejmowała działań celem zapewnienia w porcie wymogów ochrony przeciwpożarowej oraz zachowywania wymogów bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszących się do obiektów portowych. Nie zapewniono również dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków, w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwienia. Gmina nie opracowała oraz nie przedłożyła do zatwierdzenia właściwym organom: planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych i portowego planu gospodarowania odpadami.

#### OBSZAR

### 3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej małych portów morskich oraz osiąganie planowanych wyników finansowych

Opis stanu faktycznego

**3.1** W latach 2020-2021 wskaźnik produktywności majątku<sup>59</sup> stanowił odpowiednio 11% i 15%. Stopień zużycia majątku trwałego<sup>60</sup> wynosił w 2020 r. - 0,17% a w 2021 r. - 0,21 %.

(akta kontroli str. 1110-1111)

**3.2** W okresie objętym kontrolą działania Gminy w zakresie zarządzania portem generowały dodatnie wyniki z działalności portowej. Gmina osiągnęła przychody

<sup>57</sup> t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1344. Dalej: „ustawa o portowych urządzeniach do odbioru odpadów”.

<sup>58</sup> Dz. U. z 2002 r. Nr 236, poz. 71989 ze zm..

<sup>59</sup> Obliczony wg wzoru: (przychody ogółem x 100) : aktywa ogółem.

<sup>60</sup> Obliczony wg wzoru: (wartość brutto aktywów trwałych – wartość netto aktywów trwałych) : wartość brutto aktywów trwałych.

w łącznej wysokości 1 683,56 tys. zł (2019 r. - 410,68 tys. zł, 2020 r. - 651,84 tys. zł, 2021 r. - 621,04 tys. zł). Źródłami przychodów były wpływy z m.in.: dzierżawy, zajęcia pasa drogowego, podatku od nieruchomości, opłat przystaniowych<sup>61</sup>.

W latach 2019-2021 Gmina poniosła koszty funkcjonowania portu morskiego w wysokości 851,77 tys. zł (2019 r. - 205,07 tys. zł, 2020 r. - 447,14 tys. zł, 2021 r. - 199,56 tys. zł), w tym wydatkowane na m.in.:

- zakup desek i impregnatu do naprawy i konserwacji pomostów,
- zakup postrumentów oświetleniowych,
- konserwację oświetlenia, naprawę tablic w porcie,
- naprawę przyłączy wody i prądu w pomostach pływających w porcie,
- opłaty abonamentowe, elektryczne,
- montaż i demontaż odnóg cumowniczych,
- czyszczenie przepompowni ścieków,
- obsługę pola namiotowego w porcie,
- zwodowanie pomostów,
- rozbudowę portu jachtowego.

(akta kontroli str. 112, 1154-1156, 1160-1167)

**3.3** W Urzędzie rzeczowe aktywa trwale ujęto w Zespole „0” - Majątek trwały, m.in. na koncie 011 - Środki trwałe oraz na koncie 080 - Środki trwałe w budowie (inwestycje):

- port jachtowy - przebudowa nabrzeża północno-zachodniego o dł. całkowitej ok. 113 mb, przebudowa nabrzeża Bosmańskiego o dł. 33 mb, przebudowa slipu do wyciągania łodzi, przebudowa nabrzeża północno-wschodniego o dł. Ok. 146 mb, przebudowa stałego pomostu cumowniczego nr 1 i nr 2, dostawa i montaż pływających pomostów cumowniczych, wykonanie systemu oznakowania nawigacyjnego portu, wykonanie instalacji wodno-kanalizacyjnej, wykonanie instalacji elektrycznej, roboty ziemne, deptak główny, zakup i montaż slipu pływającego z kratami;
- port jachtowy - przebudowa pomostu nr 3: w ramach inwestycji wykonano wykop pod konstrukcję nowego pomostu, pogrążenie ścianki szczelnej i jej zakotwiczenie wielosekcyjną nadbudowę żelbetonową, nawierzchnię pomostu i ostróg, wyposażenie pomostu, ochronny narzut kamienny, wyposażenie elektryczne wraz ze znakiem nawigacyjnym;
- pomost pływający - wykonanie pomostu pływającego z konstrukcji stalowej, składającego się z 5 szt. deków oraz montażu<sup>62</sup>;
- oświetlenie terenu w porcie jachtowym - lampy do 100 kg (59 szt.), lampy do 480 kg (13 szt.);
- port jachtowy - wiata na śmieci;
- port jachtowy - budynek recepcji pola namiotowego: rozliczenie zadania inwestycyjnego, usługi geodezyjne, aktualizacja kosztorysów, docieplenie budynku,
- inwestycja „Przebudowa i rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej<sup>63</sup>. Planowany termin zakończenia inwestycji wyznaczono na 2023 r.

Powyższe elementy ujęto wg KŚT w grupie 2 - obiekty inżynierii lądowej i wodnej, w podgrupie 22 - infrastruktura transportu, rodzaj 224 - budowle wodne z wyłączeniem urządzeń melioracji wodnych.

Cała wartość mienia portu morskiego była ujęta na jednym koncie syntetycznym 011 - „Port jachtowy” i nie było kont analitycznych do środków trwałych z wyodrębnieniem

<sup>61</sup> W 2020 r. - 21,5 tys. zł, w 2021 r. - 210,7 tys. zł.

<sup>62</sup> Wartość księgową pozycji na dzień 31 grudnia 2020 r. wynosiła 121,95 tys. zł.

<sup>63</sup> Wartość księgową pozycji na dzień 31 grudnia wynosiła: w 2019 r. - 22,04 tys. zł, w 2020 r. - 33,56 tys. zł, w 2021 r. - 8,02 tys. zł.

poszczególnych elementów infrastruktury portowej (szczegółowy opis w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*).

Z informacji otrzymanej z referatu geodezji i nieruchomości gminnych wynika, że grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi stanowią własność Skarbu Państwa i nie zostały ujęte w ewidencji środków trwałych.

Ostatnią inwentaryzację dot. mienia portu przeprowadzono w 2018 r.

(akta kontroli str. 1112-1113, 1136-1167, 1173-1174)

**3.4** Przychody generowane z działalności portowej pokrywały potrzeby związane z bieżącym utrzymaniem infrastruktury portowej. Środki, które nie zostały wykorzystane na koniec 2020 i 2021 r. przeznaczone były na pokrycie wkładu własnego dot. inwestycji „Pętla Żuławska - rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej”<sup>64</sup>, współfinansowana ze środków UE. Zgodnie z umową o dofinansowanie planowane środki z UE stanowią 6 772 tys. zł, a wkład własny Gminy 1 195 tys. zł. W okresie objętym kontrolą, w porcie morskim pobierano tylko opłaty przystaniowe. Źródłem finansowania zadań dot. utrzymania portu morskiego były dochody własne Gminy (w tym z działalności portowej). Urząd nie występował o dofinansowanie ze środków budżetu państwa, w zakresie utrzymywania akwenu pasażersko-jachtowego w Krynicy Morskiej.

(akta kontroli str. 1154-1156)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

W Gminie ujęto w księgach rachunkowych na jednym koncie księgowym, w sposób zbiorczy, elementy infrastruktury portowej, tj.: nabrzeże portowe północno-zachodnie, bosmańskie i północno-wschodnie, pomosty stałe nr 1, nr 2 i nr 3, które stanowią odrębne środki trwałe. Ponadto nie prowadzono kont ksiąg pomocniczych (analitycznych) do ww. środków trwałych. Było to niezgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>65</sup>, w związku z art. 3 ust. 1 pkt 15 uor oraz w związku z § 3 pkt 4 rozporządzenia w sprawie kontroli i użytkowania morskich budowli i art. 3 pkt 1,2,3 ustawy Prawo budowlane. Według Załącznika pn. „Klasyfikacja Środków Trwałych” w KST za podstawową jednostkę ewidencji przyjmuje się pojedynczy obiekt majątku trwałego spełniający określone funkcje w procesie wytwarzania wyrobów i świadczenia usług. Może być nim budynek, maszyna, pojazd mechaniczny. Jedynie w nielicznych przypadkach dopuszcza się w ewidencji przyjęcie za pojedynczy obiekt - obiektu zbiorczego, którym może być zespół przewodów rurociągowych lub zespół latarni jednego typu, użytkowanych na terenie zakładu, ulicy, osiedla, zespoły komputerowe.

Pełniący funkcję Burmistrza Miasta Krynica Morska wyjaśnił, że z uwagi na dużą rotację pracowników<sup>66</sup> zatrudnionych w referacie rachunkowości, elementy infrastruktury portowej zostały ujęte w księgach rachunkowych zbiorczo, z uwagi na niedopatrzenie.

(akta kontroli str. 1154-1156, 1714-1716)

**OCENA CZĄSTKOWA**

Gmina w zakresie zarządzania portem generowała dodatnie wyniki z działalności portowej. Uzyskiwane przychody z zarządzania portem wydatkowała na cele związane z bieżącym utrzymaniem i rozbudową infrastruktury portowej. Nie ujęto

<sup>64</sup> Inwestycja realizowana w latach 2021-2023.

<sup>65</sup> t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 217 ze zm. Dalej: „uor”.

<sup>66</sup> Od 1 marca 2018 r. do 30 września 2019 r., od 4 października 2019 r. do 31 stycznia 2021 r., od 8 lutego 2021 r. do nadal.

natomiast w księgach rachunkowych odrębnych elementów infrastruktury portowej oraz nie prowadzono do nich kont ksiąg pomocniczych (analitycznych).

## IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi pozostałymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

- |         |  |
|---------|--|
| Wnioski | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Opracowanie planu rozwoju portu morskiego.</li><li>2. Zapewnienie terminowego przesyłania Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych rocznych sprawozdań z udzielonych zamówień publicznych.</li><li>3. Zapewnienie należytego nadzoru nad realizacją zawartych umów w zakresie planowania, przeprowadzania i dokumentowania zamówień niepodlegających przepisom pzp.</li><li>4. Przeprowadzanie okresowych kontroli stanu technicznego elementów infrastruktury portowej, w szczególności budowli morskich.</li><li>5. Uzupełnienie w dwóch książkach obiektów budowlanych wpisów dot. przeprowadzonych kontroli ze stanu technicznego przewodów kominowych.</li><li>6. Zapewnienie prowadzenia ksiąg obiektów budowlanych dla budowli morskich.</li><li>7. Prawidłowe realizowanie obowiązków dot. ochrony przeciwpożarowej w porcie, w szczególności opracowanie i przedłożenie do zatwierdzenia właściwemu organowi administracji morskiej planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych.</li><li>8. Podjęcie działań w celu zapewnienia w porcie kontroli wymogów bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszących się do obiektów portowych.</li><li>9. Zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków, w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwienia oraz opracowanie i przedłożenie do zatwierdzenia właściwemu organowi portowego planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków.</li><li>10. Ujęcie w księgach rachunkowych poszczególnych elementów infrastruktury portowej jako odrębne środki trwałe oraz prowadzenie kont ksiąg pomocniczych (analitycznych) do tych środków trwałych.</li></ol> |
|---------|--|

Uwagi	Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.
-------	---

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Gdańsku. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Gdańsk, dnia 30 czerwca 2022 r.

Kontrolerzy  
Joanna Szychalewska  
Starszy inspektor kontroli państwowej

*Szychalewska*  
.....  
podpis

2 up.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Gdańsku  
Dyrektor

**p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI  
w Gdańsku**  
*Ewa Dusza*  
.....  
podpis

Agata Bloch  
Specjalista kontroli państwowej

*Bloch*  
.....  
podpis

*Dr  
Macek*

LGD.410.006.02.2022

Gdańsk, dnia 17 czerwca 2022r.

### UPOWAŻNIENIE

Upoważniam Panią Ewę Duskę - wicedyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Gdańsku do podpisania wystąpienia po kontroli P/22/080 – „Funkcjonowanie małych portów morskich w województwach pomorskim i zachodniopomorskim” , przeprowadzonej w URZĄD MIASTA KRYNICA MORSKA.

p.d. DYREKTOR DELEGATURY -  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI  
w Gdańsku  
*Tomasz Staboszowski*

