



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Gdańsku

LGD.410.006.04.2022

Pan  
Wiesław Piotrkowski  
Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni  
Urząd Morski w Gdyni  
ul. Chrzanowskiego 10  
81-338 Gdynia

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

# I. Dane identyfikacyjne

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Jednostka kontrolowana              | Urząd Morski w Gdyni, 81-338 Gdynia, ul. Chrzanowskiego 10 (dalej: „Urząd”).   |
| Kierownik jednostki kontrolowanej   | Wiesław Piotrkowski, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, od 20 lipca 2016 r. (dalej: „Dyrektor”).   |
| Zakres przedmiotowy kontroli        | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego.</li><li>2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony.</li><li>3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej oraz osiągnięcie planowanych wyników finansowych.</li></ol>   |
| 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. 1 ustawy o NIK <sup>1</sup> .  |
| Jednostka przeprowadzająca kontrolę | Najwyższa Izba Kontroli<br>Delegatura w Gdańsku  |
| Kontrolerzy                         | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Monika Stępka, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/57/2022 z 20 kwietnia 2022 r.,</li><li>2. Barbara Kowalska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/54/2022 z 11 kwietnia 2022 r.,</li><li>3. Rafał Malcharek, doradca ekonomiczny, legitymacja służbowa nr 21939.</li></ol> (akta kontroli str. 1-6) |

## II. Ocena ogólna<sup>2</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

W ocenie NIK, w okresie objętym kontrolą, planowanie rozwoju portów morskich położonych w województwie pomorskim, w których Dyrektor wykonywał zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego nie było realizowane prawidłowo, ponieważ nie opracowano – wymaganych przepisami ustawy o portach<sup>3</sup> – planów rozwoju portów w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy. W portach tych w miarę potrzeb realizowano zadania mające na celu przede wszystkim utrzymanie i remont infrastruktury zapewniającej dostęp do portów. Wybrane do kontroli zamówienie publiczne dotyczące infrastruktury portowej zostało udzielone zgodnie z przepisami Prawa zamówień publicznych<sup>4</sup>. Jednak wbrew postanowieniom specyfikacji istotnych warunków zamówienia (dalej: „siwz”) nie wezwano przed udzieleniem zamówienia wykonawcy, którego oferta została najwyżej oceniona, do złożenia wymaganych oświadczeń lub dokumentów. Zamówienie zrealizowano zgodnie z zawartą umową w objętym kontrolą zakresie dotyczącym portów w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy. W Urzędzie nie podejmowano działań celem pozyskania nieruchomości na potrzeby rozwoju portów oraz działań zmierzających do rozwoju i promocji działalności gospodarczej prowadzonej w portach. W portach w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2022 r. poz. 623).

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 491 ze zm.) dalej: „ustawa o portach”.

<sup>4</sup> Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.) – uchylona z dniem 1 stycznia 2021 r. – dalej: „Prawo zamówień publicznych”

efektywnie wykorzystywano nieruchomości będące w gestii Urzędu. Na zawarcie objętych kontrolą czterech umów dzierżawy lub użyczenia części nieruchomości Skarbu Państwa uzyskano zgodę Ministra Infrastruktury, jednak w trybie niezgodnym z ustawą o portach. Zarządzenie Dyrektora w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej<sup>5</sup> (dalej: „Zarządzenie nr 15”) nie zawierało aktualnych danych o składzie infrastruktury portowej w dwóch portach oraz danych o usytuowaniu, liczbie lub wymiarach infrastruktury w pięciu portach na terenie województwa pomorskiego. W Urzędzie podjęto jednak w trakcie kontroli działania w celu aktualizacji tego dokumentu. Infrastruktura portowa objęta kontrolą poddawana była okresowym kontrolom stanu technicznego oraz prowadzono dla niej książki obiektów budowlanych. W portach Łeba i Rowy podejmowano działania celem usunięcia występujących spłyceń, choć z uwagi na stałe przyczyny ich występowania, nie były one w Porcie Łeba w pełni skuteczne, ponieważ okresowo istniała konieczność wprowadzania ograniczeń w żegludze. W ramach ochrony przeciwpożarowej opracowano plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych (dalej: „plany zwalczania zagrożeń”) w portach Łeba, Rowy i w Kątach Rybackich, jednak tylko plany dotyczące portów Łeba i Rowy sporządzone zostały zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia w sprawie nadzoru przeciwpożarowego<sup>6</sup>. Plan zwalczania zagrożeń obejmujący m.in. wody portowe portu w Kątach Rybackich nie zawierał wybranych informacji wymaganych ww. przepisami.

Przychody uzyskane przez Urząd z opłat portowych były w całości odprowadzane na rachunek budżetu państwa. Koszty ponoszone na utrzymanie portów w Kątach Rybackich, Rowy i Łeba pokrywane były z wydatków bieżących Urzędu ujętych w planach finansowych w latach 2019 – 2022 (I kwartał). Aktywa infrastruktury portowej, ujęte w ewidencji środków trwałych ksiąg rachunkowych Urzędu, były zaewidencjonowane w księgach rachunkowych Urzędu zgodnie z obowiązującymi w jednostce Zasadami (polityką) rachunkowości<sup>7</sup>. Część zadań związanych z gospodarką finansowo-księgową nie została wykonana prawidłowo. Nie ujęto w ewidencji środków trwałych ksiąg rachunkowych Urzędu niektórych elementów infrastruktury portowej wykazanej w aktach prawa miejscowego oraz nie dokonano w tym zakresie wyceny mienia Skarbu Państwa. Ponadto środki trwałe „Grunty pod wodami” zostały przekodowane do prawidłowej podgrupy w klasyfikacji KŚT dopiero w trakcie trwania kontroli.

---

<sup>5</sup> Zarządzenie nr 15 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 15 lipca 2005 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej każdego portu innego niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich (Dz. Urz. Woj. Pom. Nr 79 poz. 1593 ze zm., Dz. Urz. Woj. Warm. Nr 95, poz. 1274 ze zm.).

<sup>6</sup> Rozporządzenie 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 (Dz. U. z 2017 r. poz. 118) – dalej: „rozporządzenie w sprawie nadzoru przeciwpożarowego”.

<sup>7</sup> Zarządzenie wewnętrzne Nr 37 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 30 listopada 2015r. w sprawie wprowadzenia „Zasad (polityki) rachunkowości w Urzędzie Morskim w Gdyni” (dalej: „Zasady rachunkowości”).



### 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 okresie objętym kontrolą Dyrektor wykonywał zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego w czterech portach morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej na terenie województwa pomorskiego – porcie w Kątach Rybackich, portach Łeba i Rowy – w związku ze zniesieniem z dniem 1 kwietnia 2020 r. Urzędu Morskiego w Słupsku<sup>9</sup> oraz porcie Hel-Zachód – w związku z ogłoszeniem przez Ministra Infrastruktury granic tego portu<sup>10</sup>. Nieruchomości gruntowe, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, znajdujące się w granicach portu będące przedmiotem własności Skarbu Państwa i nieoddane w użytkowanie wieczyste lub stanowiące przedmiot użytkowania wieczystego Skarbu Państwa stanowiły 83% gruntów w porcie w Kątach Rybackich, 53% – w porcie Łeba, 92% – w porcie Rowy i 94% – w porcie Hel-Zachód. Porty w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy pełniły funkcje przeladunkowo-składową, żeglugi pasażerskiej, obsługi rybołówstwa i żeglarstwa. Funkcje portu Hel-Zachód według stanu na 21 kwietnia 2022 r. nie zostały ustalone. Dla żadnego z ww. portów Dyrektor nie opracował planu rozwoju portu, co – w zakresie portów w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy – opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 224-225)

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśniła, że w porcie Hel-Zachód nie były dotychczas realizowane zadania określone w art. 7 ust. 1 ustawy o portach. Wynikało to z faktu nieuregulowania podstawowych zagadnień dotyczących portu – dysponowania infrastrukturą, gruntami Ministerstwa Obrony Narodowej, brakiem planu zagospodarowania omawianego obszaru oraz aktualnego tworzenia ustaleń planistycznych dla obszaru morskiego. Ustalanie funkcji gospodarczych portu następowało w procesie formowania ustaleń planistycznych oraz ustaleń międzyresortowych między Ministrem Obrony Narodowej a Ministrem Infrastruktury. Urząd nie dysponował aktualnymi danymi o udokumentowanych ustaleniach.

(akta kontroli str. 963-967)

1.2. W latach 2019-2022 (I kwartał) zrealizowano:

- 21 zadań mających na celu utrzymanie lub remont infrastruktury w portach Łeba i Rowy o wartości 7487,2 tys. zł<sup>11</sup>, z tego 13 dotyczących infrastruktury portowej o wartości 759,4 tys. zł i osiem dotyczących infrastruktury zapewniającej dostęp do portów o wartości 6727,8 tys. zł;
- dwa zadania inwestycyjne w porcie Łeba<sup>12</sup> o wartości 5307,2 tys. zł, z tego jedno dotyczące infrastruktury portowej o wartości 1883,4 tys. zł i jedno dotyczące infrastruktury dostępowej o wartości 3423,8 tys. zł.

<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> Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku (Dz. U. poz. 91).

<sup>10</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2021 r. w sprawie granicy portu morskiego Hel-Zachód (Dz. U. poz. 2292).

<sup>11</sup> M.in. roboty czepalne i czepalno-refulacyjne na terenach administrowanych przez Urząd Morski w Słupsku i Urząd Morski w Gdyni, wymiana rozdzielni elektrycznych, remont stawy – światła podejściowego w porcie Rowy, udrożnienie kanalizacji sanitarnej w budynku bosmanatu i kotłowni, awaryjne usunięcie spłyceń.

<sup>12</sup> „Przebudowa nabrzeża północnego w Porcie Łeba” oraz „Budowa umocnienia dna wzdłuż Falochronu Zachodniego w Porcie Łeba – II etap”



11 z ww. zadań zostało zrealizowanych przez Urząd Morski w Słupsku<sup>13</sup>, a 12 przez Urząd Morski w Gdyni<sup>14</sup>. W ww. okresie Urząd Morski w Gdyni nie realizował żadnych zadań w portach w Kątach Rybackich i Hel-Zachód ani zadań w porcie Łeba i Rowy obejmujących budowę, rozbudowę lub modernizację infrastruktury portowej.

Wszystkie zrealizowane zadania sfinansowane zostały ze środków budżetu państwa. Ponadto 17 grudnia 2021 r. zawarto umowę o dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego zadania dotyczącego poprawy infrastruktury wybranych portów rybackich będących w administracji Urzędu o wartości 17 987,3 tys. zł, obejmującego m.in. remont falochronu wschodniego w porcie Rowy wraz z konstrukcją tłumiącą falowanie o wartości 8267,1 tys. zł. Według stanu na 31 marca 2022 r. realizacja zadania nie została rozpoczęta.

(akta kontroli str. 226-306)

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśniła, że stan infrastruktury portowej w portach w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy był stosunkowo dobry. W porcie w Kątach Rybackich infrastruktura była remontowana w latach 2009-2011. W porcie Łeba Nabrzeże Północne było remontowane w latach 2019-2020. Ze względu na ograniczone fundusze Urząd realizował najpilniejsze potrzeby dotyczące infrastruktury dostępowej i portowej na całym obszarze jurysdykcji. W ww. portach sytuacja infrastruktury portowej nie wymagała natychmiastowej interwencji.

(akta kontroli str. 963-967, 1042-1044)

**1.3.** W latach 2019-2022 (I kwartał) udzielono łącznie 26 zamówień publicznych<sup>15</sup> na potrzeby funkcjonowania portów w Kątach Rybackich, Łebie i Rowach o wartości 13 047,5 tys. zł<sup>16</sup>. Z ww. zamówień:

- siedem o wartości 4774,2 tys. zł dotyczyło inwestycji w ww. portach, 17 o wartości 8239,2 tys. zł – remontów i prac utrzymaniowych<sup>17</sup> i jedno o wartości 34,1 tys. zł<sup>18</sup> – innego zadania;
- wszystkich siedmiu zamówień w 2019 r. i siedmiu w 2020 r. udzielił Urząd Morski w Słupsku; pozostałych – sześciu w 2020 r., pięciu w 2021 r. i jednego w I kwartale 2022 r. – udzielił Urząd Morski w Gdyni;
- jedno zamówienie o wartości 34,1 tys. zł<sup>19</sup> udzielone przez Urząd Morski w Gdyni dotyczyło w części infrastruktury portowej, pozostałe – infrastruktury zapewniającej dostęp do portów.

W 2021 r. Oddziały Techniczne Urzędu zrealizowały ponadto pięć remontów w portach Łeba i Rowy o łącznej wartości 28,0 tys. zł z wykorzystaniem materiałów, których dostawę poprzedzono wyborem wykonawców na podstawie obowiązujących w Urzędzie procedur udzielania zamówień publicznych. Materiały wykorzystane w ramach ww. remontów zakupiono również na inne potrzeby Urzędu.

(akta kontroli str. 505-524, 960-962)

Badanie zamówienia publicznego o łącznej wartości 249,6 tys. zł udzielonego w wyniku postępowania w trybie przetargu nieograniczonego, którego przedmiotem było przeprowadzenie kontroli okresowej stanu technicznego budowli hydrotechnicznych w latach 2020-2021 będących w gestii Urzędu Morskiego w Gdyni,

<sup>13</sup> O wartości 6153,2 tys. zł.

<sup>14</sup> O wartości 6641,3 tys. zł.

<sup>15</sup> Siedem w 2019 r., 13 w 2020 r., pięć w 2021 r. i jedno w I kwartale 2022 r.

<sup>16</sup> 5988,0 tys. zł w 2019 r., 5721,7 tys. zł w 2020 r., 557,8 tys. zł w 2021 r., 780,0 tys. zł w I kwartale 2022 r.

<sup>17</sup> Roboty czepalne i czepalno-refulacyjne.

<sup>18</sup> Wskazana wartość dotyczy zamówienia w przedmiocie kontroli stanu technicznego morskich budowli hydrotechnicznych w portach w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy. Łączna wartość zamówienia obejmującego również inne porty wynosiła 249,6 tys. zł.

<sup>19</sup> Ibidem.

w tym 30 budowli hydrotechnicznych w portach Łeba, Rowy i w Kątach Rybackich stanowiących infrastrukturę portową, wykazało, że:

- postępowanie przygotowano i przeprowadzono zgodnie z zasadami określonymi w Zarządzeniu Dyrektora w sprawie udzielania zamówień publicznych o wartości powyżej 30 000 euro<sup>20</sup> oraz zgodnie z przepisami Prawa zamówień publicznych. Jednak, wbrew postanowieniom siwz, nie wezwano, przed udzieleniem zamówienia, wykonawcy, którego oferta została najwyżej oceniona do złożenia oświadczeń lub dokumentów potwierdzających spełnianie warunku udziału w postępowaniu oraz brak podstaw do wykluczenia, co opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości;
- zawarta umowa zawierała postanowienia dotyczące warunków i sposobu odstąpienia od umowy oraz jej zmiany, a także naliczenia kar umownych w przypadku m.in. opóźnień w wykonaniu przedmiotu umowy lub odstąpienia od umowy przez Zamawiającego z przyczyn zależnych od Wykonawcy; umowa nie była zmieniana;
- przedmiot umowy, w objętym kontrolą zakresie dotyczącym obiektów infrastruktury portowej w portach w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy, został zrealizowany w umówionym terminie, co potwierdzono protokołami odbioru;
- nie wystąpiły okoliczności uzasadniające naliczenie kary albo skorzystanie z prawa do odszkodowania określonego w umowie.

(akta kontroli str. 307-340, 525-657, 958-962)

**1.4.** W latach 2018-2022<sup>21</sup> powierzchnia całkowita gruntów w portach zarządzanych przez Dyrektora nie zmieniła się i wynosiła 3,98 ha w porcie w Kątach Rybackich, 23,7 ha w porcie Łeba, 6,4 ha w porcie Rowy oraz 64,6 ha w porcie Hel-Zachód. Powierzchnia gruntów we władaniu Urzędu<sup>22</sup> w porcie w Kątach Rybackich wynosiła 3,5 ha (87% całkowitej powierzchni), w porcie Łeba 14,6 ha (62%), w porcie Rowy – 6,0 ha (94%) oraz w porcie Hel-Zachód – 37,1 ha (57%) i nie zmieniła się w ww. okresie, za wyjątkiem zmniejszenia powierzchni o siedem m<sup>2</sup> w porcie w Kątach Rybackich. Pozostałymi gruntami władają m.in.:

- w porcie w Kątach Rybackich – Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku i osoba fizyczna;
- w porcie Łeba – Gmina Miejska Łeba, Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku, cztery spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, Morski Oddział Straży Granicznej oraz Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa;
- w porcie Rowy – Gmina Ustka;
- w porcie Hel-Zachód – Uniwersytet Gdański, Ministerstwo Obrony Narodowej Rejonowy Zarząd Infrastruktury Gdynia, Agencja Mienia Wojskowego, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa oraz spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Powierzchnia nieruchomości<sup>23</sup> innych niż grunty, położonych w portach w Kątach Rybackich i Rowach nie zmieniła się w ww. okresie i wynosiła po 1,5 tys. m<sup>2</sup>, z tego powierzchnia ww. nieruchomości we władaniu Urzędu odpowiednio – 52 m<sup>2</sup> i 1,5 tys. m<sup>2</sup>. W porcie Łeba powierzchnia ww. nieruchomości wynosiła 6,8 tys. m<sup>2</sup> w latach 2018-2020 oraz 9,4 tys. m<sup>2</sup> w latach 2021-2022, z tego powierzchnia ww. nieruchomości we władaniu Urzędu wynosiła w całym ww. okresie 2,9 tys. m<sup>2</sup> i nie ulegała istotnym zmianom. Jedynie w 2019 r., w porównaniu do 2018 r.,

<sup>20</sup> Zarządzenie wewnętrzne nr 8 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 15 lutego 2017 r. w sprawie udzielania zamówień publicznych o wartości powyżej 30 000 euro.

<sup>21</sup> Według stanu na 31 grudnia lat 2018-2021 i 31 marca 2022 r.

<sup>22</sup> W przypadku portów Łeba i Rowy do 31 marca 2020 r. w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Słupsku.

<sup>23</sup> Budynek i lokale ujęte w rejestrze gruntów.



zmniejszyła się łącznie o 14 m<sup>2</sup>. W porcie Hel-Zachód nie było innych nieruchomości niż grunty.

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśniła, że w latach 2019-2022 (I kwartał) nie podejmowano działań celem pozyskania nieruchomości na potrzeby rozwoju portu, w tym nie określono potrzeb ani nie planowano wydatków w tym zakresie, ponieważ realizacja zadań związanych z rozwojem portów morskich odbywała się na gruntach będących w dyspozycji Urzędu, obejmujących głównie grunty pokryte morskimi wodami.

(akta kontroli str. 117-119, 658-665, 963-967)

Z informacji uzyskanych od gmin, na terenie których leżą porty w Kątach Rybackich, Łeba, Rowy i Hel-Zachód – odpowiednio Gminy Sztutowo, Gminy Miejskiej Łeba, Gminy Ustka oraz Gminy Miejskiej Hel dotyczących komunalizacji portów wynika, że Gminy Sztutowo, Ustka i Hel nie występowały na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy o portach do Wojewody Pomorskiego (dalej: „Wojewoda”) o przekazanie gruntów Skarbu Państwa położonych w granicach ww. portów. Z wnioskiem takim wystąpiła natomiast Gmina Miejska Łeba.

Wójt Gminy Sztutowo poinformował, że nie występował z wnioskiem o przejęcie gruntów w porcie w Kątach Rybackich, ponieważ przejęcie nieruchomości wiązałoby się z ponoszeniem kosztów związanych z utrzymaniem dostępnej infrastruktury portowej.

Wójt Gminy Ustka poinformowała, że sprawa wystąpienia Gminy o komunalizację portu Rowy omawiana była na posiedzeniach Komisji Rady Gminy Ustka w 2009 r. Gmina wystąpiła wówczas do Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku o udzielenie informacji dotyczących m.in. stanu technicznego portu, infrastruktury portowej, kosztach utrzymania portu, niezbędnych inwestycjach, dochodach jakie przynosi port, odpłatności za przekazane urządzenia i możliwości przekazania Gminie Ośrodka Wypoczynkowego w Rowach. Po uzyskaniu informacji, w tym o kosztach utrzymania pogłębiarki (453,1 tys. zł.), kosztach energii elektrycznej (5,9 tys. zł), dochodach (4,7 tys. zł) oraz braku możliwości przekazania zakładowego ośrodka wypoczynkowego niezwiązanego z infrastrukturą portową, Komisje Rady Gminy Ustka wniosły o nieskładanie wniosku o komunalizację portu. Wynikało to z braku możliwości przekazania Gminie ośrodka wypoczynkowego oraz konieczności utrzymania przez Gminę kapitałochłonnej infrastruktury portowej bez wsparcia środkami z budżetu państwa. Wójt poinformowała również, że Gmina byłaby zainteresowana komunalizacją portu pod warunkiem zapewnienia środków na utrzymanie, bieżącą konserwację, naprawy oraz rozbudowę infrastruktury portowej w ramach specjalnych funduszy pomocowych bądź uregulowań prawnych w tym zakresie.

Burmistrz Miasta Hel poinformował, że Rada Miasta Helu uchwałą nr XXVIII/220/21 z 28 września 2021 r. ponownie negatywnie zaopiniowała projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie granicy portu morskiego Hel-Zachód (wcześniej podobną uchwałą, negatywnie opiniującą proponowane granice tego portu, Rada podjęła w maju 2021 r.). W uzasadnieniu do uchwały podano, że pismem z 2 września 2021 r. ponownie został przekazany Radzie Miasta Helu do zaopiniowania zmodyfikowany projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie granic portu morskiego Hel-Zachód. Uchwałą nr XVII/132/20 z dnia 30 kwietnia 2020 r. Rada Miasta Helu zaopiniowała pozytywnie przebieg projektowanej wówczas granicy tego portu od strony lądu. Przedłożony we wrześniu projekt znacznie różnił się od poprzedniego, zawierał zmiany, które pod znakiem zapytania stawiały sens tworzenia portu morskiego Hel-Zachód, co Rada Miasta Helu wyraziła poprzez negatywne zaopiniowanie projektu rozporządzenia w maju 2021 r. Projekt granicy



portu Hel-Zachód z 2020 r. od konsultowanego we wrześniu 2021 r. różnił się przede wszystkim tym, że w planowanych granicach portu znajdował się cały obszar działek nr 32/69 i nr 48/21. W nowym projekcie rozporządzenia znaczna część obszaru wymienionych działek znalazła się poza planowanymi granicami portu morskiego Hel-Zachód. W uzasadnieniu do projektu w tej części podano, że tytuł prawny do ww. działek posiada Agencja Mienia Wojskowego. Mając na względzie konieczność zapewnienia obszaru dla funkcjonowania i rozwoju portu, część ww. działek została włączona w jego granice i połączona z drogą publiczną trzema wydzielonymi drogami wewnętrznymi. Agencja Mienia Wojskowego poinformowała, że planowane jest zagospodarowanie pozostałej (niewłączonej w granice portu morskiego) części ww. działek poprzez zawieranie umów najmu lub dzierżawy, w taki sposób aby mogły służyć Agencji Mienia Wojskowego do realizacji jej celów statutowych, jednocześnie pozostając do dyspozycji dla zadań resortu obrony narodowej, w przypadku pojawienia się takiej potrzeby. Wyłączenie spoza granic portu części ww. działek, spowoduje, że przyszły port i jego zarządca, pozbawiony zostanie zaplecza terenowego, w którym mogłaby zostać zlokalizowana niezbędna do funkcjonowania portu infrastruktura, ponieważ obszar, który pozostaje w wyniku wprowadzonej korekty z pewnością nie jest wystarczający. Niezależnie od tego kto będzie zarządcą przyszłego portu, pozbawienie go możliwości sprawnego i skutecznego działania, jest nieuzasadnione. We wcześniejszych pracach nad ustaleniem przebiegu granic portu Hel-Zachód, które prowadzone były między innymi z udziałem specjalistów Urzędu Morskiego w Gdyni, podkreślane były rola i duże znaczenie w kwestii zapewnienia przyszłemu portowi odpowiedniego zaplecza. Trudno też uznać przedstawione uzasadnienie do wprowadzonej zmiany, jako rzeczywisty argument do takiej korekty. Ustalenie granic portu jest czynnością strategiczną, która ma ważyć o losach danego obszaru na wiele lat. Korekta takiej strategii uzasadniona faktem, że zagospodarowanie części obszaru odbywać się będzie w formie umów najmu, wydaje się zupełnie nieadekwatna. Dodać też należy, że wynajmowanie nieruchomości jest możliwe także w granicach portu morskiego. Ponadto, obowiązujące przepisy regulujące zasady udostępniania nieruchomości na terenach portów morskich, dają dużo większe możliwości zachowania kontroli władzy publicznej nad tym obszarem, niż w przypadku nieruchomości położonych poza portami. Burmistrz poinformował, że z uwagi na ww. argumenty przedstawione w uzasadnieniu uchwały negatywnie opiniującej granice portu Hel-Zachód i wątpliwości związane z możliwością skutecznego zarządzania portem w tak określonych granicach, Gmina nie zdecydowała się do tej pory na złożenie wniosku o komunalizację gruntów Skarbu Państwa położonych na terenie tego portu.

Burmistrz Miasta Łeby poinformował, że 17 stycznia 2021 r. wystąpił do Wojewody z wnioskiem o przekazanie nieodpłatnie siedmiu nieruchomości lub ich części położonych w granicach portu Łeba. Wymienione we wniosku nieruchomości planowane były do wykorzystania pod organizację baz serwisowych morskich farm wiatrowych (zapewnienie odpowiedniej wielkości nieruchomości wraz z zapewnieniem wyłączności na korzystanie z przyległego nabrzeża portowego). Wniosek, z przyczyn formalnych nie mógł być jednak rozpatrzony pozytywnie, o czym Wojewoda poinformował pismem z 27 lipca 2021 r. Brak możliwości przekazania nieruchomości wynikał z faktu, iż nieruchomości wymienione we wniosku znajdowały się w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Gdyni, natomiast jedna z nieruchomości wymagała wydzielenia geodezyjnego (wymóg załadowania fragmentu akwenu zajętego pod nabrzeże). W związku z otrzymanym stanowiskiem Wojewody, Gmina Łeba podjęła następujące działania:

- w przypadku jednej działki o powierzchni 0,2571 ha – zawarto porozumienie z Urzędem Morskim w Gdyni w uzgodnieniu z Ministerstwem Infrastruktury



zapewniające wyłączność na korzystanie z przyległego Nabrzeża Słowińskiego przez dzierżawcę nieruchomości gminnej wydzierżawionej przez gminę pod lokalizację bazy serwisowej w drodze przetargu;

- w przypadku dwóch działek o łącznej powierzchni 0,5583 ha – Urząd Morski w Gdyni uzyskał zgodę Ministra Infrastruktury na wygaszenie trwałego zarządu i złożył w Starostwie Powiatowym w Lęborku wniosek o wygaszenie trwałego zarządu. Burmistrz Miasta Łeba zadeklarował ponowienie wniosku do Wojewody o przekazanie tych nieruchomości na własność gminy, po uzyskaniu informacji o podpisaniu protokołu przekazania nieruchomości pomiędzy Urzędem Morskim w Gdyni a Starostą Lęborskim.

Ponadto Burmistrz poinformował, że aktualnie w przypadku działki o powierzchni 0,8209 ha zainteresowanie deweloperów było mniejsze ze względu, według jego osądu, na jej powierzchnię i położenie poza infrastrukturą zapewniającą dostęp do portu. W przypadku natomiast działek o łącznej powierzchni 0,7041 ha wraz z fragmentem działki położonej poza granicami portu byłoby dla Gminy korzystne w przypadku pojawienia się możliwości pozyskania środków zewnętrznych. Burmistrz poinformował, że był zainteresowany komunalizacją gruntów położonych w granicach portu Łeba, jednak taka decyzja wymagała wyjątkowej ostrożności, a ewentualna komunalizacja – przynajmniej obecnie – mogła mieć jedynie ograniczony zakres. Koszty utrzymania infrastruktury portowej były znaczne, a możliwości uzyskania dochodów z terenów portowych w związku ze zmniejszeniem floty rybackiej, ograniczeniem zakresu prac utrzymaniowych w rejonie akwenów wodnych oraz brakiem inwestorów zainteresowanych działalnością związaną z gospodarką morską – ograniczone. Zadaniem administracji morskiej pozostawało utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu, czyli toru wodnego i infrastruktury położonej na północ od obrotnicy. Utrzymanie akwenów na pozostałym obszarze w chwili obecnej było również zadaniem podmiotu zarządzającego – Urzędu Morskiego w Gdyni. W przypadku jednak, gdy większa część nieruchomości gruntowych położonych w porcie (z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami) przejdzie na własność gminy w wyniku komunalizacji gruntów, wówczas obowiązki podmiotu zarządzającego portem będzie zmuszona wykonywać gmina, co będzie wiązać się z obowiązkiem pokrywania kosztów utrzymania akwenów i infrastruktury niewchodzącej w skład infrastruktury dostępowej do portu. Oczywiście zadania te mogły być dofinansowane ze środków budżetu państwa, ale była to tylko prawna możliwość uzyskania wsparcia finansowego bez żadnych gwarancji. W obowiązującej Strategii Rozwoju Gminy Miejskiej Łeba na lata 2014-2025 przyjętej uchwałą Nr LV/522/2014 Rady Miejskiej w Łebie z dnia 5 listopada 2014 r. dla celu strategicznego II „Wspieranie działań służących wzmocnieniu konkurencyjności i innowacyjności lokalnej gospodarki oraz przyciąganiu inwestorów zewnętrznych” wymieniono cel operacyjny II.7 „Wprowadzenie funkcji transportu morskiego”. Wśród przykładowych działań służących realizacji tych celów wymienia się opracowanie oferty inwestycyjnej i promocja jej wśród inwestorów. Pomimo wniosków posiadaczy gruntów położonych w porcie Łeba dotyczących zmiany przeznaczenia gruntów przewidzianych w planie pod działalność związaną z gospodarką morską na inne cele (np. budownictwo wielorodzinne) Rada Miejska w Łebie, realizując zakładany cel strategiczny nie wyraziła zgody na te propozycje. W ostatnich latach zaobserwowano przyspieszenie w zakresie lokalizacji morskich farm wiatrowych na Bałtyku. Deweloperzy oprócz lokalizacji samych farm, sieci przesyłowych czy instalacji przyłączeniowych, zaczęli poszukiwać lokalizacji baz serwisowych. Pomimo faktu, że według wiedzy Burmistrza, preferowane były inne lokalizacje baz serwisowych (Ustka, Darłowo, Władysławowo) Burmistrz postanowił podjąć działania promocyjne dla tej inwestycji w oparciu o port Łeba. Atutem w przypadku tego portu była i jest nadal



najkorzystniejsza lokalizacja w stosunku do pierwszej grupy farm planowanych do realizacji w najbliższych latach. Wśród działań mających zachęcić przyszłych deweloperów, Burmistrz wymienił m.in.:

- zlecenie opracowania koncepcji przebudowy portu obejmującej zarówno wyznaczenie basenu dla kolejnej bazy serwisowej na wysokości Nabrzeża Wydmowego oraz budowy nowego falochronu wschodniego z jednoczesnym skróceniem długości obecnego falochronu. Koncepcja ta miała wskazać na możliwość zmniejszenia niekorzystnych zjawisk takich jak falowanie czy wypływanie wejścia do portu z wykorzystaniem znacznie mniejszych środków w porównaniu do innych portów środkowego wybrzeża. Wykonana koncepcja okazała się również przydatna na etapie wnioskowania o ujęcie zadań inwestycyjnych w projekcie Krajowego Planu Odbudowy, gdzie znalazła uznanie.
- uruchomienie zadań inwestycyjnych poprawiających dostępność do terenów portowych zarówno po zachodniej i wschodniej stronie portu, gdzie zlokalizowane będą bazy serwisowe (przebudowa ulicy Turystycznej i ulicy Kościuszki).

Podjęte przez Gminę działania spowodowały, że decyzje w sprawie lokalizacji baz serwisowych (baz szybkiego reagowania) podjęły dwa podmioty. Ze względu na duże zainteresowanie deweloperów, Gmina przygotowywała kolejną ofertę nieruchomości przeznaczonych na ten cel (w tym dwóch działek objętych planowaną komunalizacją). Wprowadzenie nowej funkcji w porcie i przebudowa wejścia do portu spowoduje, że w pewnej perspektywie korzystne dla Gminy może okazać się skomunalizowanie kolejnych terenów, a w konsekwencji powołanie gminnej jednostki zarządzającej portem, która z dochodów uzyskanych z posiadanych nieruchomości i pobieranych opłat portowych będzie w stanie właściwie wykonywać zadania przypisane jednostce zarządzającej portem w ustawie o portach.

(akta kontroli str. 1126-1183)

**1.5.** W latach 2019-2022 (I kwartał) w Urzędzie nie podejmowano działań zmierzających do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w portach oraz promocji takiej działalności, gdyż – jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora ds. Technicznych – Urząd nie posiadał osobowości prawnej, nie prowadził działalności gospodarczej polegającej na zarządzaniu portem oraz nie był podmiotem zarządzającym portem. Urząd wykonywał te zadania, które nie dotyczyły działalności ustalonych w ustawie o portach morskich dla przedsiębiorstwa. Brak było narzędzi prawno-organizacyjnych Urzędu, będącego organem administracji morskiej do prowadzenia działalności gospodarczej, w tym promocyjnej.

(akta kontroli str. 114-119, 963-967)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. W Urzędzie, od września 2019 r., nie opracowano planów rozwoju portów w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy, do czego zobowiązywał art. 7 ust. 2a w związku z art. 23 ust. 2 oraz art. 25 ust. 2 ustawy o portach.

(akta kontroli str. 114-119)

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora ds. Technicznych wynikało m.in., że zadaniem Urzędu określonym w ustawie o obszarach morskich było opracowanie planów zagospodarowania obszarów morskich, które tworzyły podstawę do opracowania planów rozwoju poszczególnych portów. Urząd opracował plan zagospodarowania obszarów morskich w skali 1:200 000 oraz był w trakcie opracowywania planów szczegółowych zagospodarowania obszarów morskich obejmujących m.in. porty w Łebie, Rowach, Kątach Rybacki i Hel-Zachód. Z ww. wyjaśnień wynikało również, że w Urzędzie nie ustalono procedur dotyczących sporządzania, realizowania



i nadzorowania planów rozwoju portu, ponieważ Dyrektor nie posiadał osobowości prawnej i nie prowadził działalności gospodarczej polegającej na zarządzaniu portem oraz nie był podmiotem zarządzającym portem. Dyrektor wykonywał zadania wskazane w ustawie o portach, które nie dotyczyły działalności ustalonych dla przedsiębiorstwa.

(akta kontroli str. 114-119)

NIK, nie kwestionując przydatności ustaleń planów zagospodarowania obszarów morskich przy opracowaniu planu rozwoju portu, zauważa, że w przepisach ustawy o portach, obowiązku sporządzenia planów rozwoju portów nie uzależniono od opracowania innych planów. W art. 42 ust. 2 ustawy o obszarach morskich<sup>24</sup> określono ponad 30 różnych zadań organów administracji morskiej, a wśród nich (w pkt 21) zadanie zarządzania portami, które w całości obejmowało przedmiot działalności podmiotu zarządzającego portem morskim wskazany w art. 7 ust. 1 pkt 1-8<sup>25</sup> ustawy o portach, a mimo to w art. 42 ust. 2 pkt 22 ustawy o obszarach morskich odrębnie wymieniono zadanie planowania rozwoju portów morskich. Ponadto w pkt 16 tego artykułu wyodrębniono również zadanie sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej i nie wskazano, że stanowią one podstawę do sporządzenia planu rozwoju portu. Argumenty dotyczące nieposiadania osobowości prawnej i nieprowadzenia działalności gospodarczej nie mogą również stanowić usprawiedliwienia dla nieopracowania planów rozwoju portów. Urząd nie prowadził działalności gospodarczej (właściwej dla podmiotów gospodarczych), ale umożliwiał odpłatne korzystanie z budynków i urządzeń infrastruktury portowej oraz gruntów. Jako państwowa jednostka budżetowa prowadził gospodarkę finansową, a jej podstawą był m.in. plan dochodów. Ponadto zauważyć należy, że przepis art. 7 ust. 2a ustawy o portach obowiązuje od ponad dwóch lat, tj. od 17 września 2019 r.<sup>26</sup>

2. W postępowaniu o zamówienie publiczne w przedmiocie kontroli okresowej stanu technicznego budowli hydrotechnicznych w latach 2020-2021 – wbrew postanowieniu pkt VI ppkt 5 siwz – nie wezwano, przed udzieleniem zamówienia, wykonawcy, którego oferta została najwyżej oceniona, do złożenia aktualnych oświadczeń lub dokumentów potwierdzających:

- spełnianie warunku udziału w postępowaniu dotyczącego dysponowania osobą posiadającą odpowiednie wykształcenie, uprawnienia budowlane i doświadczenie zawodowe, tj. wykazu osób skierowanych przez wykonawcę do realizacji zamówienia publicznego;
- brak podstaw do wykluczenia, tj. 1) oświadczenia wykonawcy o braku wydania wobec niego prawomocnego wyroku sądu lub ostatecznej decyzji administracyjnej o zaleganiu z uiszczaniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenie społeczne lub zdrowotne, 2) oświadczenia wykonawcy o braku orzeczenia wobec niego tytułem środka zapobiegawczego zakazu ubiegania się o zamówienie publiczne oraz 3) odpisu z właściwego rejestru lub z centralnej ewidencji i informacji o działalności gospodarczej.

(akta kontroli str. 525-545, 548-603)

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych – przewodnicząca Komisji przetargowej oraz Naczelnik Wydziału Zamówień Publicznych – członek Komisji przetargowej wyjaśniły, że zamawiający nie wezwał wykonawcy do przedłożenia dokumentów i oświadczeń, ponieważ zweryfikował go w oparciu o złożone do oferty oświadczenie wstępne

<sup>24</sup> Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 457).

<sup>25</sup> W tym w pkt 2 - prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu.

<sup>26</sup> Dodany przez ustawę z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw Dz. U. poz. 1716).



potwierdzające spełnienie warunku udziału w postępowaniu i brak podstaw do wykluczenia, a także w oparciu o wiedzę dotyczącą zdolności technicznych i zawodowych tego wykonawcy. Wykonawca znany był zamawiającemu, ponieważ uczestniczył on w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego w przedmiocie „Kontrola okresowa stanu technicznego budowli umocnienia brzegu będących w gestii Urzędu Morskiego w Gdyni w latach 2020-2023” (ZP.371.12.2020.JL) oraz „Pięcioletnia kontrola obiektów hydrotechnicznych wraz z dokumentacją pokontrolną” (ZP.371.39.2019.AW). W powyższych postępowaniach oferty tego wykonawcy zostały wybrane jako najkorzystniejsze, w wyniku czego zawarto dwie umowy. Wykonawca w ww. postępowaniach został zweryfikowany w oparciu o wymagane w siwz oświadczenie z art. 25a ust. 1 Prawa zamówień publicznych oraz oświadczenie składane na potwierdzenie braku podstaw wykluczenia na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 23 Prawa zamówień publicznych. Zamawiający przed dokonaniem wyboru najkorzystniejszej oferty w przedmiotowym postępowaniu potwierdził też na stronie Centralnej Ewidencji Działalności Gospodarczej fakt prowadzenia działalności gospodarczej przez wykonawcę i nieznajdowania się w stanie likwidacji. Zamawiający – w oparciu o wyżej wskazane okoliczności oraz mając na względzie wiedzę w zakresie zdolności technicznych i zawodowych wynikającą z realizowanych na rzecz zamawiającego prac objętych umowami zawartymi w wyniku udzielenia zamówień w ww. postępowaniach – uznał, że w przedmiotowym postępowaniu wykonawca spełnia warunki udziału w postępowaniu oraz nie podlega wykluczeniu.

(akta kontroli str. 925-957, 963-965, 1011-1041)

Zdaniem NIK, okoliczności wykazane w wyjaśnieniach nie uzasadniają odstępiania od wezwania wykonawcy do przedłożenia określonych w siwz oświadczeń i dokumentów, ponieważ zamawiający w ich wyniku nie uzyskał aktualnych danych o osobach skierowanych do realizacji przedmiotowego zamówienia i ich kompetencjach ani o braku rozstrzygnięć w przedmiocie zalegania z uiszczeniem podatków, opłat i składek oraz w przedmiocie zakazu ubiegania się o zamówienie publiczne. Oświadczenia i dokumenty, w których należało wykazać te dane były wymagane przez zamawiającego niezależnie od złożenia oświadczenia wstępnego. Ponadto w aktach postępowania nie zamieszczono dowodu na opisane w wyjaśnieniach sprawdzenie faktu prowadzenia działalności gospodarczej przez wykonawcę, a do wyjaśnień udzielonych NIK załączono jedynie wydruk z właściwej ewidencji sporządzony w dniu udzielenia wyjaśnień.

#### **OCENA CZĄSTKOWA**

W ocenie NIK, w okresie objętym kontrolą, planowanie rozwoju portów morskich, położonych na terenie województwa pomorskiego, w których Dyrektor wykonywał zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego nie było realizowane prawidłowo, ponieważ nie opracowano – wymaganych przepisami ustawy o portach – planów rozwoju portów w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy. W portach tych w miarę potrzeb realizowano zadania mające na celu przede wszystkim utrzymanie i remont infrastruktury zapewniającej dostęp do portów. Wybrane do kontroli zamówienie publiczne dotyczące infrastruktury portowej zostało udzielone zgodnie z przepisami Prawa zamówień publicznych. Jednak wbrew postanowieniom siwz nie wezwano przed udzieleniem zamówienia wykonawcy, którego oferta została najwyżej oceniona do złożenia wymaganych oświadczeń lub dokumentów. Zamówienie zrealizowano zgodnie z zawartą umową w objętym kontrolą zakresie dotyczącym portów w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy. W Urzędzie nie podejmowano działań celem pozyskania nieruchomości na potrzeby rozwoju ww. portów oraz działań zmierzających do rozwoju i promocji działalności gospodarczej prowadzonej w tych portach.



## 2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony

Opis stanu faktycznego

2.1. Stopień wykorzystania nieruchomości będących we władaniu Urzędu w granicach portów na działalność portową wynosił 70,6% w porcie w Kątach Rybackich, 97,6% w porcie Łeba, 45,9% w porcie Rowy oraz 0% w porcie Hel-Zachód i nie zmieniał się istotnie w okresie objętym kontrolą<sup>27</sup>. Nieruchomości niewykorzystane do działalności portowej stanowiły:

- w porcie w Kątach Rybackich (29,4%) – trzcinowiska będące naturalną ochroną brzegu morskiego oraz gminny parking położony na gruncie Skarbu Państwa w oparciu o umowę ze Starostwem Powiatowym;
- w porcie Łeba (2,4%) – ośrodek szkoleniowo-wypoczynkowy dla pracowników Urzędu oraz teren wydierzawiony pod działalność gastronomiczną;
- w porcie Rowy (54,1%) – ośrodek szkoleniowo-wypoczynkowy dla pracowników Urzędu;
- w porcie Hel-Zachód – grunty pokryte morskimi wodami (37,1 ha) oraz grunty zajęte pod falochron (0,056 ha).

W okresie objętym kontrolą Urząd nie dokonał sprzedaży nieruchomości. W portach objętych kontrolą nie wystąpiły przypadki przeniesienia własności, użytkowania wieczystego, udziału we własności albo użytkowaniu wieczystym i oddania w użytkowanie wieczyste całości albo części nieruchomości. Nie wystąpiły również przypadki oddania całości albo części nieruchomości położonych w portach w Kątach Rybackich i Hel-Zachód w użytkowanie, dzierżawę lub najem, które wymagały uzyskania zgody ministra właściwego ds. gospodarki morskiej. Analizą objęto sześć umów dzierżawy i jedną umowę użyczenia części nieruchomości Skarbu Państwa położonych w granicach portów Łeba i Rowy zawartych w 2021 r. na okres od trzech do czterech lat o powierzchni od 13,5 m<sup>2</sup> do 87 m<sup>2</sup> z przeznaczeniem na przechowywanie sprzętu i wyposażenia rybackiego, teren zielony albo lokalizację repliki dzwonu przeciwmgielnego. Okres dzierżawy i użyczenia tym samym podmiotom, nieruchomości objętych kontrolowanymi umowami wynikający z kolejno zawieranych umów przekroczył 10 lat w przypadku czterech umów nr INZ5.234.82.2021.DJ z 21 czerwca 2021 r., nr INZ5.234.93.2021.DJ z 24 czerwca 2021 r., nr INZ5.234.86.2021.DJ z 22 czerwca 2021 r.; nr INZ5.234.69.2021.DJ z 28 maja 2021 r. (przed 2021 r. umowy zawierał Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku). W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że przed zawarciem ww. czterech umów wystąpiono o zgodę Ministra Infrastruktury w trybie art. 43 ust. 2 pkt 3 ustawy o gospodarce nieruchomościami<sup>28</sup>, zamiast w trybie art. 3 ust. 1 ustawy o portach, co opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 114-119, 666-670, 963-967, 974-1010, 1047-1116)

2.2. Infrastrukturę portową w porcie w Kątach Rybackich, zgodnie z Zarządzeniem nr 15, stanowiły: basen portowy, sześć nabrzeży, wnęka wyciągu łodziowego, infrastruktura drogowa, wodociągowa, kanalizacyjna, elektroenergetyczna, telekomunikacyjna, informatyczna i ochrony przeciwpożarowej oraz linie kablowe zasilające, instalacje elektryczne oświetlenia portu, instalacje elektryczne punktów poboru energii. Infrastrukturę portową, zgodnie z Zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku w sprawie określenia akwenów portowych oraz

<sup>27</sup> Urząd nie posiadał danych o stopniu wykorzystania nieruchomości w portach Łeba i Rowy według stanu na 31 grudnia lat 2018-2019.

<sup>28</sup> Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz.1899 ze zm.) – dalej: „ustawa o gospodarce nieruchomościami”.



ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej<sup>29</sup> (dalej: „Zarządzenie nr 3”), stanowiły w porcie:

- Łeba: dwa baseny portowe, obrotnica, kanał portowy, 14 nabrzeży, pirs oraz infrastruktura drogowa, energetyczna i wodno-kanalizacyjna;
- Rowy: basen portowy, kanał portowy, pięć nabrzeży, dwa umocnienia brzegu, zakończenie ślepego kanału, slip remontowy, infrastruktura drogowa i energetyczna oraz żurawik.

(akta kontroli str. 671-705, 1184-1215)

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśniła, że podstawą do sporządzenia Zarządzenia nr 15 była ocena aktualnej definicji ustawowej i dane z komórek merytorycznych Urzędu dotyczące ustalonej grupy obiektów. Ocenę konieczności aktualizacji Zarządzenia podejmowano w oparciu o zestawienie prowadzonych inwestycji. Dyrektor nie określił składu infrastruktury portowej portów przejętych po zniesionym Urzędzie Morskim w Słupsku, ponieważ przejęcie tych portów nie wpłynęło na skład infrastruktury określony w zarządzeniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku w tej sprawie. Urząd pismem z 10 maja 2022 r. wystąpił o aktualizację danych dotyczących infrastruktury portowej do 25 podmiotów i komórek organizacyjnych Urzędu<sup>30</sup>. Infrastruktura portowa w porcie Hel-Zachód nie została do chwili obecnej określona, gdyż nie rozstrzygnięto ustawowo sposobu przekształceń mienia wojskowego. Część portu ogłoszona została jako port wojenny rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej. Do czasu opublikowania 24 listopada 2021 r. granic portu Hel-Zachód, infrastruktura zlokalizowana w tym obszarze stanowiła prawnie infrastrukturę pasa technicznego.

(akta kontroli str. 917-924)

Analiza dokumentacji dotyczącej sześciu elementów infrastruktury portowej w porcie w Kątach Rybackich, wymienionych w Zarządzeniu nr 15 – pięciu nabrzeży: Zachodniego, Północnego, Wschodniego, Południowego, Południowo – Zachodniego oraz wnęki wyciągu łodziowego, wykazała, że:

- odrębne książki obiektów budowlanych prowadzono dla:
  - nabrzeża Północnego (nazwa obiektu budowlanego: nabrzeże Północne);
  - nabrzeża Wschodniego (nazwa obiektu budowlanego: nabrzeże Wschodnie + zamykające);
  - nabrzeża Zachodniego (nazwa obiektu budowlanego: nabrzeże Zachodnie + pochylnia);
  - nabrzeża Południowego, Południowo-Zachodniego i wneki wyciągu łodziowego (nazwa obiektu budowlanego: nabrzeże Południowo-Zachodnie);

<sup>29</sup> Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej (Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 1771) oraz Zarządzenie Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 2 marca 2020 r. zmieniające Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej (Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 1259). Na podstawie § 29 i § 30 Zarządzenia Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2021 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy, Wolinie, Dźwirzynie, Kołobrzegu, Darłowie oraz w przystaniach morskich w Karsiborze (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 6105) - ww. Zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku utraciły moc.

<sup>30</sup> M.in. do: Zarządu Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o., Zarządu Portu Morskiego Hel-Koga Sp. z o.o., Szekuner Sp. z o.o., Zarządu Portu Morskiego w Uście Sp. z o.o., Urzędu Miasta Puck, Urzędu Gminy Kosakowo, Urzędu Miasta Jastarnia, Urzędu Gminy Sztutowo, Urzędu Miasta Gdyni, Urzędu Miasta i Gminy Frombork, Urzędu Miasta i Gminy Tolkmicko, Urzędu Miasta Sopotu, siedmiu Kapitanatów Portów.



- w każdym z lat objętych kontrolą przeprowadzono kontrolę roczną, na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego<sup>31</sup> oraz rozporządzenia w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych<sup>32</sup> ww. obiektów, a w 2021 r. również kontrolę pięcioletnią, na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 2 Prawa budowlanego i ww. rozporządzenia. W ich wyniku stan techniczny:
  - wszystkich obiektów określono jako należyty, zapewniający dalsze bezpieczne jego użytkowanie w 2019 r. Nie określono zakresu robót remontowych koniecznych do wykonania, jednak wskazano na konieczność wykonania prac konserwacyjnych polegających na malowaniu drabinek lub pokryw na każdym z nabrzeży oraz uzupełnienia sprzętu ratunkowego;
  - nabrzeża Północnego, Wschodniego i Południowo-Zachodniego określono jako należyty, zapewniający dalsze bezpieczne jego użytkowanie, natomiast nabrzeża Zachodniego – jako niezagrażający życiu lub zdrowiu, bezpieczeństwu mienia bądź środowiska, ale wymagający wykonania niezbędnego remontu w 2020 r. Stwierdzono, że zalecenia wydane w 2020 r. nie zostały wykonane. Ponadto wydano łącznie 20 zaleceń w zakresie robót remontowych koniecznych do wykonania, w tym m.in. dotyczących wymiany uszkodzonego wypełnienia dylatacji oczepu, oczyszczenia i zabezpieczenia antykorozyjnego urządzenia cumowniczego, drabinek wyjściowych, wymiany zdegradowanych elementów belek odbojowych, uzupełnienia brakującego wyposażenia ratunkowego;
  - nabrzeża Południowo-Zachodniego określono jako należyty, zapewniający dalsze bezpieczne jego użytkowanie, natomiast nabrzeży Zachodniego, Północnego i Wschodniego – jako niezagrażający życiu lub zdrowiu, bezpieczeństwu mienia bądź środowiska, ale wymagający wykonania niezbędnego remontu w 2021 r. Spośród ww. 20 zaleceń wydanych w 2020 r. wykonano jedno (naprawiono drabinkę na nabrzeżu Wschodnim). Ponadto wydano łącznie 21 zaleceń w zakresie robót remontowych, w tym m.in. w zakresie pokrywającym się z zaleceniami wydanymi w 2020 r., a także w zakresie kompleksowej naprawy oczepu niskiej części nabrzeża Zamykającego oraz oczyszczenia i zabezpieczenia antykorozyjnego balustrad ochronnych.
- w książkach obiektów odnotowano wpisy o przeprowadzonych kontrolach okresowych;
- realizację zaleceń wynikających z kontroli okresowych przeprowadzonych w 2021 r. zaplanowano na II-III kwartał 2022 r.

(akta kontroli str. 706-809, 812-822)

Naczelnik Wydziału Technicznego wyjaśnił, że zalecenia pokontrolne miały charakter informacyjny dla właściciela lub zarządcy obiektu hydrotechnicznego i były ocenione co do pilności realizacji przez osoby z odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi zatrudnianymi przez Urząd w Wydziale Technicznym. Wyjątek stanowiły zapisy o niedostatecznym stanie technicznym. Każdorazowo w trybie pilnym uzupełniano wyposażenie ratunkowe oraz naprawiano drabinki włazowe, a pozostałe uwagi realizowane były w miarę możliwości finansowych i przerobowych Urzędu przez jego komórki organizacyjne lub jednostki zewnętrzne w ramach zleconych robót.

(akta kontroli str. 958-962)

<sup>31</sup> Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.) – dalej: „Prawo budowlane”.

<sup>32</sup> Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych (Dz. U. z 2006 r. Nr 206 poz. 1516 ze zm.).



- Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśniła, że w latach 2019-2022 (I kwartał):
- mienie Skarbu Państwa stanowiące infrastrukturę portową nie było objęte ubezpieczeniem. Urząd posiadał natomiast polisę od odpowiedzialności cywilnej w związku z posiadanym mieniem lub prowadzoną działalnością statutową;
  - na terenie małych portów morskich nie było obiektów, urządzeń i instalacji nienadających się do eksploatacji oraz nie było katastrof budowlanych w infrastrukturze portowej. Działania zaradcze (stosowne ograniczenia w miejscu i czasie) podejmowane były w stosunku do obiektów, urządzeń i instalacji znajdujących się w stanie dostatecznym (niestwarzającym zagrożenia dla mienia i ludzi).

(akta kontroli str. 114-120, 187-199)

Zastępca Dyrektora ds. Inspekcji Morskiej wyjaśnił, że mienie Skarbu Państwa stanowiące infrastrukturę portową nie było objęte ubezpieczeniem, z powodu braku możliwości przeznaczenia w budżecie Urzędu środków w wysokości około 2 mln zł na składkę ubezpieczeniową. Wartość posiadanego przez Urząd majątku wynosiła około 2 mld zł, a po zakończeniu projektów dotyczących falochronu i kanału Żeglugowego – 5 mld zł. Ponadto wykonywane remonty infrastruktury spowodowane były głównie pogorszeniem jej stanu technicznego wynikającym z upływu czasu, a nie zdarzeń losowych.

(akta kontroli str. 1835-1836)

Analiza wniosków końcowych z okresowych kontroli stanu technicznego 23 obiektów infrastruktury portowej<sup>33</sup> w porcie Rowy i Łeba przeprowadzonych w latach 2020-2021<sup>34</sup> wykazała, że siedem z nich znajdowało się w należytym stanie technicznym zapewniającym dalsze, bezpieczne użytkowanie, a 16 – w stanie niezagrożającym życiu lub zdrowiu, bezpieczeństwu mienia bądź środowiska, ale wymagającym wykonania niezbędnego remontu. W żadnej z ww. kontroli nie sformułowano zaleceń dotyczących usunięcia zagrożenia dla ludzi lub mienia.

(akta kontroli str. 810-811)

Głębokość akwenów portowych w porcie Rowy i Łeba, będąca głębokością techniczną<sup>35</sup> została określona w Zarządzeniu nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 15 lutego 2017 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy i Łeba<sup>36</sup>, natomiast głębokość akwenów portowych w porcie w Kątach Rybackich określono w Zarządzeniu nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich<sup>37</sup> (dalej: „Zarządzenie nr 10”).

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśniła, że w latach 2019-2022 (I kwartał) nie zawsze zapewniano wystarczającą dla potrzeb portu Łeba głębokość akwenów portowych (ogłoszonych jako infrastruktura dostępu do portu), co spowodowało konieczność wprowadzenia czasowych ograniczeń w żegludze dla jednostek wchodzących i wychodzących z portu do maksymalnego zanurzenia 2,5 m albo 2,0

<sup>33</sup> Pięciu nabrzeży, zakończenia ślepego kanału, dwóch umocnień brzegu w porcie Rowy oraz 14 nabrzeży i pirsu w porcie Łeba.

<sup>34</sup> Na podstawie art. 61 ust. 1 pkt 1 albo art. 61 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego oraz rozporządzenia w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych.

<sup>35</sup> W rozumieniu § 28 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 101, poz. 645).

<sup>36</sup> Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 3960 ze zm., Dz. Urz. Woj. Warm. poz. 3041 ze zm.

<sup>37</sup> Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 656.



m, przy maksymalnym zanurzeniu dla portu Łeba wynoszącym 3,0 m. Według stanu na 12 maja 2022 r., z uwagi na spłylenia w porcie, aktywne było ograniczenie dla jednostek do 2,0 m maksymalnego zanurzenia. Przyczyny występowania spłyceń w porcie Łeba były stałe, wieloletnie (od początku istnienia portu – w szczególności budowli wychodzących w morze). Naturalny (dodatni w skali całego roku) ruch rumowiska z kierunków zachodnich powodował zapiaszczenie osadnika zachodniego, częściowo osadnika wschodniego oraz zewnętrznego toru podejściowego na całej jego długości. Ponadto, podczas wiatrów sztormowych występujących najczęściej w okresie zimowym następowało zapiaszczenie obu osadników (głównie wschodniego), toru podejściowego, północnej części toru wodnego (wewnętrznego) oraz wejścia do portu. Na zlecenie Urzędu została wykonana szczegółowa analiza falowania i ruchu rumowiska wzdłuż portów, w tym portów Łeba i Rowy. Pomiary batymetryczne były wykonywane z różną częstotliwością w zależności od potrzeb, możliwości Wydziałów Technicznego i Pomiarów Morskich oraz warunków pogodowych. W przypadku podejrzenia pojawienia się spłyceń w porcie (po wykonaniu sondażu pogładowych przy użyciu jednostki KP2 Kapitanatu oraz zgłoszeń kierowników lub armatorów jednostek wchodzących albo wychodzących z portu o zauważonych spłyceciach) Kapitanat wnioskował o przeprowadzenie sondażu autoryzowanych w określonym zakresie (cały port lub jego określona część). Ponadto, wykonywane były pomiary przed i powykonawcze (tj. po podpisaniu stosownej umowy na wykonanie prac pogłębiarskich w porcie oraz po całkowitym lub częściowym wykonaniu prac pogłębiarskich). W porcie Rowy na stałe stacjonuje pogłębiarka Urzędu. Prace prowadzone były na bieżąco w zależności od warunków hydrometeorologicznych. Wyptycenia powstawały na skutek ruchu rumowiska na zewnątrz portu wywołując zapiaszczenie wejścia do portu. Dodatkowo często występująca cofka zapiaszczała kanał portowy. Usytuowanie portu powodowało nanoszenie idące z nurtem rzeki. Badania batymetryczne wykonywane były na bieżąco przez pracowników pogłębiarki. Plany batymetryczne tworzone były raz w roku. Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśniła również, że w przypadku portu w Kątach Rybackich zapewniono głębokość akwenów portowych określoną w Zarządzeniu nr 10. Sondáže batymetryczne wykonywane były co do zasady raz w roku oraz po każdorazowym przeprowadzeniu prac pogłębiarskich, w tym w okresie objętym kontrolą – w 2019 r. Wyniki pomiarów batymetrycznych od 2015 r. wykazywały brak zmian głębokościowych na badanym akwenu. Kolejne pomiary batymetryczne zaplanowane zostały na czerwiec 2022 r. W latach 2019-2022 (I kwartał) do Urzędu nie wpływały zgłoszenia o występujących spłyceciach w porcie w Kątach Rybackich.

W okresie objętym kontrolą w portach Łeba, Rowy, Hel-Zachód i w Kątach Rybackich nie wykonywano na zlecenie Urzędu prac pogłębiarskich w akwenach portowych stanowiących infrastrukturę portową. W ww. okresie wykonano natomiast takie prace dotyczące infrastruktury zapewniającej dostęp do portu Łeba od strony morza – w 2019 r. przez Urząd Morski w Słupsku, a w latach 2020-2021 przez Urząd Morski w Gdyni. W 2021 r. roboty te dotyczyły m.in. awaryjnego usunięcia spłyceń<sup>38</sup> w łącznej ilości 3,5 tys. m<sup>3</sup>.

(akta kontroli str. 114-119, 200-213, 304-306, 963-967, 1045-1048, 1216)

**2.3.** W latach 2019-2022 (I kwartał) w celu zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w portach zarządzanych przez Dyrektora podejmowano następujące działania:

- przeprowadzono łącznie:
  - 2136 doraźnych kontroli porządkowych, w tym kontroli przeciwpożarowych: obiektów budowlanych, magazynów, instalacji technologicznych, statków,

<sup>38</sup> W 25-27 tygodniu roku oraz 50-51 tygodniu roku.



hydrantów zewnętrznych, placów składowych, w tym w zakresie separacji i oznakowania materiałów niebezpiecznych; obejmujących weryfikację zgodności działalności podmiotów w portach z obowiązującymi przepisami dotyczącymi m.in. ochrony przeciwpożarowej;

- jeden przegląd stanowisk pracy oraz stanu technicznego obiektu w porcie – Kapitanatu w porcie Łeba;
- wykonywano okresowe przeglądy stanu instalacji elektrycznej;
- uzupełniono oświetlenie i wymieniono lampy;
- nadzorowano wymianę rozdzielni głównej i przeniesienia układów pomiarowych w Bosmanacie portu Rowy.

(akta kontroli str. 114-116, 214-215)

Plany zwalczania zagrożeń zawierające informacje określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie nadzoru przeciwpożarowego opracowano dla portów Łeba i Rowy w 2021 r. Wcześniej dla ww. portów obowiązywały plany operacyjne zwalczania zanieczyszczeń sporządzone przez Urząd Morski w Słupsku w listopadzie 2009 r. Plan zwalczania zagrożeń obejmujący wody portowe i przystani morskich Zalewu Wiślanego<sup>39</sup>, w tym portu w Kątach Rybackich – opracowany w grudniu 2011 r.<sup>40</sup> – nie zawierał informacji wymaganych ww. rozporządzeniem, co opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości. Dla wód portowych w porcie Hel-Zachód nie opracowano planu zwalczania zagrożeń, ponieważ – jak wyjaśnił Dyrektor – kwestie dotyczące przejęcia infrastruktury portowej po dawnym porcie wojennym Hel były nadal procedowane. Na obszarze portu nie była prowadzona działalność mogąca stwarzać zagrożenie zanieczyszczenia wód portowych. Jediną jednostką korzystającą z portu Hel-Zachód była jednostka Polskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

(akta kontroli str. 823-910)

W okresie objętym kontrolą Państwowa Inspekcja Pracy oraz inne organy pełniące nadzór w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, nie przeprowadziły kontroli obejmujących przestrzeganie wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszących się do obiektów portowych takich jak nabrzeża, magazyny, place składowe oraz przeładunkowe urządzenia techniczne. W ww. okresie Komisja BHP Urzędu przeprowadziła przegląd stanowisk pracy oraz stanu technicznego obiektu w porcie – Kapitanatu w porcie Łeba.

(akta kontroli str. 114-116, 216-223, 963-967)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Na zawarcie trzech umów dzierżawy i jednej umowy użyczenia części nieruchomości Skarbu Państwa położonych w granicach portów Łeba i Rowy<sup>41</sup> w 2021 r. wystąpiono o zgodę Ministra Infrastruktury w trybie art. 43 ust. 2 pkt 3 ustawy o gospodarce nieruchomościami<sup>42</sup>, zamiast w trybie art. 3 ust. 1 ustawy o portach, pomimo, że dzierżawa i użyczenie części nieruchomości tym samym podmiotom, wynikające z kolejno zawieranych umów, obejmowały okres powyżej 10 lat.

(akta kontroli str. 963-965, 974-1010, 1047-1073, 1090-1102, 1107-1116)

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśniła, że nie wystąpiono o zgodę udzieloną w drodze decyzji administracyjnej w trybie art. 3 ustawy o portach, ponieważ

<sup>39</sup> Piaski, Krynica Morska, Kąty Rybackie, Kamienica Elbląska, Frombork, Tolkmicko, Nowa Pasłęka i Suchacz.

<sup>40</sup> I zatwierdzony przez Dyrektora decyzją Nr 8201/06/12 z 14 czerwca 2012 r.

<sup>41</sup> Nr INZ5.234.82.2021.DJ z 21 czerwca 2021 r., nr INZ5.234.93.2021.DJ z 24 czerwca 2021 r., nr INZ5.234.86.2021.DJ z 22 czerwca 2021 r., nr INZ5.234.69.2021.DJ z 28 maja 2021 r.

<sup>42</sup> t.j. Dz.U. z 2021 r., poz.1899 ze zm.



z przepisu tego wynika wprost, że to okres 10 lat dla umowy i kolejnych umów na ten okres powinien być przedmiotem szczególnej kontroli ministra właściwego ds. gospodarki morskiej. Wyznacznikiem tej procedury, wskazanym wprost, był okres przynajmniej 10 lat lub czas nieoznaczony na jaki ma być zawarta umowa. Odmienne było to unormowane w ustawie o gospodarce nieruchomościami, gdzie kontrolą zostały objęte wszystkie umowy oddania nieruchomości lub jej części w najem, dzierżawę lub użyczenie na czas nie dłuższy niż czas, na który został ustanowiony trwały zarząd. Kontrolą polegającą na uzyskaniu zgody lub co najmniej obowiązkiem zawiadomienia właściwego organu były objęte wszystkie umowy dotyczące terenu władanego przez administrację morską w ramach trwałego zarządu. Dlatego też, w umowach zawartych na krótszy okres (do trzech lat), a dotyczących terenów portowych, nawet trwających de facto dłużej niż 10 lat nie istnieje potrzeba uzyskiwania zgody w formie decyzji administracyjnej. Okres wypowiedzenia (wskazywany jako istotny w ustawie o portach), a dotyczący umów krótkoterminowych, nawet przedłużanych, jest zawsze inaczej unormowany i zawsze dawał organom administracji morskiej dostateczną kontrolę zasobów nieruchomości będących w trwałym zarządzie. Minister właściwy ds. gospodarki morskiej udzielając zgody na przedłużenie umów w portach, ale w trybie ustawy o gospodarce nieruchomościami miał właściwe rozeznanie dotyczące nieruchomości objętych granicami portu. Uzyskanie zgody w formie decyzji administracyjnej w przypadku przedłużenia umowy np. dzierżawy ze względu tylko na to, że leży ona w granicach portu, nie było i nie jest uzasadnione ze względu na cel przepisu o portach.

(akta kontroli str. 1045-1046)

W ocenie NIK przedstawione wyjaśnienia nie uzasadniają nieuzyskania zgody w obowiązującym w tym wypadku trybie art. 3 ustawy o portach. Treść przepisu art. 3 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy uległa zmianie 17 września 2019 r.<sup>43</sup> Od tego czasu zgody ministra właściwego ds. gospodarki morskiej wymaga m.in. oddanie całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę lub najem przez okres powyżej 10 lat, także jeżeli strony zawierają kolejne umowy, których przedmiotem jest ta sama nieruchomość. W przedmiotowych sprawach okres dzierżawy i użyczenia części nieruchomości objętych kolejnymi umowami przez te same podmioty przekroczył 10 lat, zatem jako podstawę wystąpienia o zgodę na zawarcie przedmiotowych umów w 2021 r. należało wskazać art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy o portach, we wniosku zawrzeć informacje określone w art. 3 ust. 3 ww. ustawy i załączyć wymienione w art. 3 ust. 4 tej ustawy dokumenty. NIK nie podziela również argumentu, że minister udzielając zgody na przedłużenie umów miał właściwe rozeznanie dotyczące nieruchomości objętych granicami portu. We wniosku o udzielenie zgody nie wskazano, że ponowne wydzierżawienie nieruchomości obejmie okres powyżej 10 lat. Należy też dodać, że zgodnie z zastosowanym przez Urząd trybem, wypowiedzenie każdej umowy najmu, dzierżawy i użyczenia nieruchomości lub jej części, obciążających nieruchomość objętą trwałym zarządem, wymaga każdorazowej zgody organu nadzorującego (art. 43 ust. 4 ustawy o gospodarce nieruchomościami).

2. W Zarządzeniu nr 15 w zakresie dotyczącym portów na terenie województwa pomorskiego:

- a) nie określono składu infrastruktury portu Jastarnia. Zarządzeniem nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zmiany Zarządzenia nr 15<sup>44</sup>, § 4 określający skład infrastruktury portowej portu Jastarnia

<sup>43</sup> Zmieniony przez ustawę z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1716).

<sup>44</sup> Zarządzenie nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zmiany Zarządzenia nr 15 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 15 lipca 2005 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej każdego



- został zamieniony w taki sposób, że określono w nim skład infrastruktury portowej portu Hel;
- b) skład infrastruktury portowej w porcie w Kątach Rybackich w zakresie wymiarów i liczby nabrzeży nie był zgodny z prowadzonymi w Urzędzie ksiązkami obiektów budowlanych;
  - c) wbrew obowiązki wynikającemu z art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy o portach nie uwzględniono usytuowania obiektów, urządzeń i instalacji (w szczególności obejmujących infrastrukturę drogową, wodociagową, kanalizacyjną, elektroenergetyczną, telekomunikacyjną i ochrony przeciwpożarowej), ich rodzaju, liczby lub wymiarów wymienionych w:
    - § 3 oraz § 4 ust. 4 i 5 określających skład infrastruktury portu Hel;
    - § 5 ust. 4 i 5 określającym skład infrastruktury portu w Kątach Rybackich;
    - § 6 ust. 4-7 określającym skład infrastruktury portu w Krynicy Morskiej;
    - § 8 ust. 3 i 4 określających skład infrastruktury portu Puck;
    - § 10 ust. 4 i 5 określających skład infrastruktury portu Władysławowo.
- (akta kontroli str. 671-683)

Zastępca Dyrektora ds. Technicznych wyjaśniła, że:

- zmiana Zarządzenia nr 15 w 2018 r. dotyczyła wykazu infrastruktury portu Hel i portu Władysławowo w związku z uaktualnionym brzmieniem definicji infrastruktury portowej. Infrastrukturę portu Hel błędnie opublikowano w § 4 Zarządzenia nr 15, przez co nie ma infrastruktury portu Jastarnia. Taka zmiana nie była zamierzona i stanowiła pomyłkę;
  - rozbieżności w składzie infrastruktury portu w Kątach Rybackich powstały w wyniku zmian organizacyjnych między komórkami Urzędu prowadzącymi poszczególne ewidencje oraz skutek nieaktualniania danych wynikających z dokonanej przebudowy;
  - parametry infrastruktury określono zgodnie z wymogami art. 5 ustawy o portach. Publikowane w Zarządzeniu parametry służą wyłącznie jednoznacznej identyfikacji infrastruktury. Zarządzenie nie stanowi inwentaryzacji majątku.
- (akta kontroli str. 917-921)

NIK podziela argument wskazany w wyjaśnieniach, że parametry infrastruktury w Zarządzeniu służą jednoznacznej identyfikacji tej infrastruktury. Oznacza to, że oprócz nazwania tej infrastruktury, w akcie prawa miejscowego powinno się, zgodnie z art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy o portach, uwzględnić jej usytuowanie, liczbę lub wymiary, czego w ww. przepisach Zarządzenia nr 15 nie uczyniono.

3. Plan zwalczania zagrożeń obejmujący wody portowe i przystani morskich Zalewu Wiślanego<sup>45</sup>, w tym portu w Kątach Rybackich nie zawierał informacji<sup>46</sup> określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia w sprawie nadzoru przeciwpożarowego, bowiem od jego zatwierdzenia przez Dyrektora w 2012 r. nie był on aktualizowany.

(akta kontroli str. 868-887)

Dyrektor wyjaśnił, że plan nie był aktualizowany w związku z faktem planowanego przejęcia większości portów i przystani Zalewu Wiślanego pod zarząd gmin

---

portu innego niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich (Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 2931).

<sup>45</sup> Piaski, Krynica Morska, Kąty Rybackie, Kamienica Elbląska, Frombork, Tolkmicko, Nowa Pasłęka i Suchacz.  
<sup>46</sup> M.in. takich jak: rodzaje obsługiwanych przez podmiot ładunków niebezpiecznych, według klasyfikacji IMO, oraz miejsca ich przeładunku, obróbki i składowania; miejsca, w których występuje największe prawdopodobieństwo powstania zagrożeń i zanieczyszczeń; miejsca wymagające szczególnej ochrony przed zagrożeniami i zanieczyszczeniami; metody usuwania zagrożeń i zanieczyszczeń, z uwzględnieniem szczególnych warunków działania (takich jak zalodzenie, powódź, sztorm); sposób postępowania na powstałym zanieczyszczeniem i sposób jego utylizacji; ćwiczenia i szkolenia z zakresu reagowania na potencjalne zagrożenia i zanieczyszczenia, w tym ćwiczenia organizowane wspólnie z Państwową Strażą Pożarną lub właściwymi jednostkami; zgodność opisanych w planie procesów i procedur z właściwymi wymaganiami.



wynikającego z nowelizacji ustawy o portach. Przejęcia własnościowe portów i przystani Suchacz, Tolkmicko, Frombork, Krynica Morska planowane były od czterech lat, a rozpoczęcie tego procesu nastąpiło niedawno. Wyposażenie brzegowych stacji ratowniczych SAR ani rodzaj operacji w portach i przystaniach nie uległy zmianie w ostatnich 20 latach. Ponadto Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury w piśmie z 7 lutego 2019 r. w związku z problemami z interpretacją przepisów § 14 i § 15 rozporządzenia w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu w zakresie prawidłowego określania podmiotów zobowiązanych do tworzenia planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych zarekomendował wstrzymanie opiniowania i uzgodnień planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych do czasu znowelizowania przepisów, co spowodowało wstrzymanie procedowania planów do czasu zmiany ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim<sup>47</sup>. Dyrektor wyjaśnił również, że po zakończeniu przejęć oraz unormowaniu procesów właścicielskich gminy, Delegatura Urzędu Morskiego w Elblągu sporządzi plany i podda je procesowi uzgodnień i zatwierdzania.

(akta kontroli str. 908-912)

W ocenie NIK powyższe wyjaśnienia nie mogą stanowić usprawiedliwienia dla zaniechania zaktualizowania planu zwalczania zanieczyszczeń i zagrożeń w zakresie portu w Kątach Rybackich (i innych siedmiu portów i przystani), ponieważ w przepisach ustawy o obszarach morskich nie przewidziano odstępiania od stosowania art. 50a ust. 8, zobowiązującego podmiot zarządzający portem (którego zadania i uprawnienia w przedmiotowym porcie wykonywał Dyrektor), w przypadku trwającego procesu przejęć własnościowych. Należy ponadto zauważyć, że proces przejęć przez cztery lata pozostawał w sferze planów, a nie realnych działań, natomiast pismo Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury, odnoszące się do problemu interpretacyjnego, nie dotyczyło wstrzymania sporządzania planu, a jedynie jego opiniowania i uzgodnień. Aktualizacja planu z 2011 r. obejmującego port w Kątach Rybackich nie została przygotowana w okresie siedmiu lat, a ponadto od czasu nowelizacji przepisów w 2019 r., minęły kolejne dwa lata.

#### OCENA CZĄSTKOWA

W portach morskich w Kątach Rybackich, Łeba i Rowy efektywnie wykorzystywano nieruchomości będące w posiadaniu Urzędu. Na zawarcie objętych kontrolą czterech umów dzierżawy lub użyczenia części nieruchomości Skarbu Państwa uzyskano zgodę Ministra Infrastruktury, jednak w trybie niezgodnym z ustawą o portach. Zarządzenie nr 15 nie zawierało aktualnych danych o składzie infrastruktury portowej w dwóch portach oraz danych o usytuowaniu, liczbie lub wymiarach infrastruktury w pięciu portach na terenie województwa pomorskiego. W Urzędzie podjęto jednak w trakcie kontroli działania w celu aktualizacji tego dokumentu. Infrastruktura portowa objęta kontrolą poddawana była okresowym kontrolom stanu technicznego oraz prowadzono dla niej książki obiektów budowlanych. W portach Łeba i Rowy podejmowano działania celem usunięcia występujących splotów, choć z uwagi na stałe przyczyny ich występowania, nie były one w Porcie Łeba w pełni skuteczne, ponieważ okresowo istniała konieczność wprowadzania ograniczeń w żegludze. W ramach ochrony przeciwpożarowej opracowano plany zwalczania zagrożeń w portach Łeba, Rowy i w Kątach Rybackich, jednak tylko plany dotyczące portów Łeba i Rowy sporządzone zostały zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia w sprawie nadzoru przeciwpożarowego. Plan zwalczania zagrożeń obejmujący m.in.

<sup>47</sup> Ustawa z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim.

wody portowe portu w Kątach Rybackich nie zawierał wybranych informacji wymaganych ww. przepisami.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

3.1. Wartość uzyskanych przychodów w poszczególnych portach zarządzanych przez Dyrektora kształtowała się następująco:

- port Rowy – 84,0 tys. zł (w 2020 r.), 207,0 tys. zł (w 2021 r.). Głównymi źródłami przychodów były wpływy z dzierżawy, najmu nieruchomości portowych oraz dzierżawy najmu obiektów, urządzeń i instalacji portowych<sup>48</sup>;
- port w Kątach Rybackich – 21,7 tys. zł (w 2019 r.), 2,9 tys. zł (w 2020 r.), 13,4 tys. zł (w 2021 r.). W latach 2019 – 2020 głównymi źródłami przychodów były opłaty portowe. Natomiast w 2021 r. źródłami przychodów były przychody z dzierżawy, najmu nieruchomości portowych w kwocie 6,9 tys. zł oraz opłaty portowe w kwocie 5,5 tys. zł;
- port Łeba – 254,8 tys. zł (w 2020 r.), 398,7 tys. zł (w 2021 r.) Głównymi źródłami przychodów były opłaty portowe oraz dzierżawa i najem nieruchomości portowych<sup>49</sup>;
- port Hel-Zachód – nie uzyskano przychodów.

Łączna wartość uzyskanych przychodów w portach zarządzanych przez Dyrektora wynosiła: 21,7 tys. zł (2019 r.), 341,8 tys. zł (2020 r.), 619,2 tys. zł (2021 r.).

(akta kontroli str. 1314-1330, 1394-1397)

Wartość ponoszonych kosztów ogółem na utrzymanie poszczególnych portów kształtowała się następująco:

- port Rowy – 155,2 tys. zł (2020 r.), 27,9 tys. zł (2021 r.);
- port w Kątach Rybackich – 4,3 tys. zł (2019 r.), 2,7 tys. zł (2020 r.), 7,4 tys. zł (2021 r.);
- port Łeba – 6 177,2 tys. zł (2020 r.), 647,3 tys. zł (2021 r.);
- port Hel-Zachód – nie poniesiono kosztów.

Łączna wartość poniesionych kosztów w portach zarządzanych przez Dyrektora wyniosła: 4,3 tys. zł w 2019 r., 6 335,1 tys. zł w 2020 r., 687,6 tys. zł w 2021 r.

(akta kontroli str.1314-1330, 1398-1404)

Wartość aktywów trwałych (majątku) w portach zarządzanych przez Dyrektora kształtowała się następująco:

- port Rowy – na 31 grudnia 2020 r. wyniosła 21 575 tys. zł, na 31 grudnia 2021 r. wyniosła 21 564 tys. zł;
- port w Kątach Rybackich – na 31 grudnia 2019 r. wyniosła 2 748 tys. zł i nie uległa zmianie (przez kolejne lata objęte badaniem); na 31 grudnia 2021 r. wyniosła 2 748 tys. zł;
- port Łeba – na 31 grudnia 2020 r. wyniosła 44 612 tys. zł, na 31 grudnia 2021 r. – 47 964 tys. zł;
- Hel-Zachód – brak przejętego majątku trwałego.

<sup>48</sup> Wpływy z dzierżawy nieruchomości portowych wyniosły w 2020 r. – 21,9 tys. zł, w 2021 r. – 137,9 tys. zł; wpływy z najmu nieruchomości portowych oraz dzierżawy i najmu obiektów, urządzeń i instalacji portowych wyniosły w 2020 r. – 42,2 tys. zł, w 2021 r. – 33,1 tys. zł.

<sup>49</sup> Wpływy z dzierżawy nieruchomości portowych wyniosły w 2020 r. – 156,8 tys. zł, w 2021 r. – 175,6 tys. zł; wpływy z opłat portowych wyniosły w 2020 r. – 90,2 tys. zł, w 2021 r. – 214,9 tys. zł.



Brak danych za 2019 r. w zakresie przychodów, kosztów i majątku trwałego w odniesieniu do portów Rowy oraz Łeba wynikał z przejścia w kwietniu 2020 r. ww. portów z likwidowanego Urzędu Morskiego w Słupsku i przeniesienie sald do ksiąg Urzędu Morskiego w Gdyni z dniem 1 kwietnia 2020 r.

Wartość obliczonych wskaźników ekonomicznych:

- wskaźnik produktywności majątku kształtował się odpowiednio – w porcie Rowy 4,6% i 9,6%; w porcie w Kątach Rybackich 8,03%, 1,07% oraz 4,96%; w porcie Łeba 5,7% i 8,3%;
- wskaźnik stopnia zużycia majątku trwałego kształtował się odpowiednio – w porcie Rowy 9,16% i 9,99%; w porcie w Kątach Rybackich 19,22%, 20,61% oraz 21,95%; w porcie Łeba 18,12% i 18,47%;
- wskaźnik majątku trwałego ogółem kształtował się następująco – 21,01% (w 2019 r.), 16,61% (w 2020 r.), 14,66% (w 2021 r.).

(akta kontroli str. 1218-1313,1331-1393)

**3.2.** W okresie objętym kontrolą porty Łeba i Rowy oraz w Kątach Rybackich generowały ujemne wyniki z działalności portowej, tj. koszty były wyższe od przychodów. Natomiast w przypadku portu Hel-Zachód na dzień zakończenia kontroli, Urząd nie generował przychodów i kosztów z działalności portowej. Wpływy z tytułu opłat portowych stanowiły dochód budżetu państwa i w całości odprowadzane były na jego konto. Opłaty portowe<sup>50</sup> (w jednakowej wysokości) ustalane były przez organy administracji morskiej dla portów, w których zadania podmiotu zarządzającego wykonywali dyrektorzy urzędów morskich.

(akta kontroli str. 1394-1404,1802-1834)

**3.3.** Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Zarządzeniem Nr 15 wskazał infrastrukturę portową w porcie w Kątach Rybackich, natomiast Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku Zarządzeniem nr 3 wskazał infrastrukturę portów Rowy i Łeba. Elementy infrastruktury zostały ujęte w księgach rachunkowych Urzędu zgodnie z obowiązującymi w jednostce Zasadami (polityką) rachunkowości<sup>51</sup>. Zachowano podział rzeczowych aktywów trwałych na środki trwałe i środki trwałe w budowie, a zapisy na kontach były aktualne. Niektóre elementy infrastruktury portowej wymienione w powyższych zarządzeniach nie zostały ujęte w księgach rachunkowych Urzędu, co szerzej opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 671-683,1183-1215,1405-1668)

W latach 2019-2021 Urząd nie realizował zadań inwestycyjnych w zakresie budowy rozbudowy lub modernizacji infrastruktury portowej (w portach zarządzanych przez Dyrektora)<sup>52</sup>.

Zgodnie z obowiązującymi w Urzędzie Zasadami rachunkowości, podstawowym narzędziem ewidencyjnym środków trwałych była księga inwentarzowa, która stanowiła wykaz środków trwałych. W stosunku do infrastruktury portowej inwentaryzacja w drodze spisu z natury polegała na przeprowadzeniu zliczenia,

<sup>50</sup> Opłaty portowe pobierane na podstawie Obwieszczenia Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie taryfy opłat portowych w portach oraz przystaniach morskich oraz Zarządzenia wewnętrznego Nr 25 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 30 kwietnia 2021 r. w sprawie opłat portowych w portach i przystaniach.

<sup>51</sup> Zarządzenie wewnętrzne Nr 37 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 30 listopada 2015r. w sprawie wprowadzenia „Zasad (polityki) rachunkowości w Urzędzie Morskim w Gdyni” (dalej: „Zasady rachunkowości”).

<sup>52</sup> W latach 2020-2021 Urząd zrealizował inwestycję w zakresie infrastruktury dostępowej w porcie Łeba pn. „Budowa umocnienia dna wzdłuż falochronu zachodniego w Porcie Łeba – Etap II”. Pismem z 28 grudnia 2021 r. Wydział Realizacji Inwestycji Urzędu Morskiego przekazał do Wydziału Finansowo – Księgowego informację o realizacji inwestycji. Na podstawie OTs118/404/21 z 30 grudnia 2021 r. środki trwałe z tej inwestycji zostały ujęte na kontach zespół „0” – Majątek trwały, w miesiącu wydania dowodów przyjęcia środka trwałego do używania, tj. w grudniu 2021 r.

w oparciu o ich charakterystykę oraz ustaleniu drogą oględzin ich jakości<sup>53</sup>. W Urzędzie prowadzone są inwentaryzacje (zgodnie z ustawą o rachunkowości) z zachowaniem terminów metodą ciągłą:

- co dwa lata dla zapasów i materiałów, produktów gotowych i półproduktów znajdujących się w strzeżonych składowiskach i objętych ewidencją ilościowo – wartościową;
- w ciągu czterech lat nieruchomości zaliczanych do środków trwałych oraz inwestycji znajdujących się na terenie strzeżonym.

Spisu z natury dokonywał zespół spisowy w obecności osób materialnie odpowiedzialnych. Arkusze spisowe zawierały: numer i rodzaj inwentaryzacji, sposób przeprowadzania, datę rozpoczęcia i zakończenia, skład komisji inwentaryzacyjnej, inwentaryzowaną jednostkę z nazwą i numerem księgi inwentarzowej, imię i nazwisko osoby materialnie odpowiedzialnej, podpisy osób uczestniczących w spisie, liczbę porządkową, numer inwentarzowy, nazwę i cechy charakterystyczne środka trwałego, ilość, wartość i ewentualne uwagi.

Coroczna weryfikacja majątku polegała na uzgadnianiu stanu faktycznego z zapisami w księdze głównej w Oddziale Księgowości Finansowej z Oddziałem Ewidencji Majątku.

Na podstawie badania/analizy próby dokumentacji sześciu obiektów infrastruktury portowej stwierdzono, że były one prawidłowo ujęte i prowadzone w ewidencji środków trwałych (z uwzględnieniem zasad KŚT<sup>54</sup>):

- linia oświetleniowa kablowa (YAKY 4x6 3x4 2x4 m.b. 356) na słupach metalowych z wysięgnikiem pojedynczym – szt. 12 ujęte w klasyfikacji środków trwałych w grupie 2 KŚT – podgrupa 210 – rurociągi, linie telekomunikacyjne;
- oświetlenie zewnętrzne falochronów, nabrzeży i bosmanatu, słupy oświetleniowe 7 m ujęte w klasyfikacji środków trwałych w grupie 2 KŚT – podgrupa 210 – rurociągi, linie telekomunikacyjne;
- oświetlenie nabrzeża spółdzielczego – lampy ujęte w klasyfikacji środków trwałych w grupie 2 KŚT – podgrupa 210 – rurociągi, linie telekomunikacyjne;
- falochron wschodni – nadbudowa żelbetonowa ujęte w klasyfikacji środków trwałych w grupie 2 KŚT – podgrupa 224 – budowle wodne, z wyłączeniem urządzeń melioracyjnych wodnych;
- falochron zachodni 310,8 mb plus głowica 27 mb żelbetowa i stalowa ścianka szczelna ujęte w klasyfikacji środków trwałych w grupie 2 KŚT – podgrupa 224 – budowle wodne, z wyłączeniem urządzeń melioracyjnych wodnych;
- działka nr 31/6 obręb 0020 port Rowy 3,1958 ha ujęta w klasyfikacji środków trwałych w grupie 0 KŚT – podgrupa 032 – inne tereny zabudowane.

W trakcie kontroli nie stwierdzono w Urzędzie aby obiekty/urządzenia nie były wykorzystywane ze względu na ich zły stan techniczny.

(akta kontroli str. 1123-1125,1669-1706,1727-1801)

W ewidencji środków trwałych Urzędu znajdowały się „grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi”, które zostały ujęte w ewidencji środków trwałych Urzędu w grupie „0” KŚT podgrupa 7, co szerzej opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 1707-1726)

<sup>53</sup> Przykładowe nazwy/cechy środka trwałego infrastruktury portowej: nabrzeże zachodnie, oczepowe-żelbetowe, na ściance szczelnej drewnianej wyposażone w pacholy, drabinki i ramę odbojową mb.109 + opis dodatkowy.

<sup>54</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 października 2016 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych [KŚT] (Dz.U. z 2016 r. poz.1864).



**3.4.** Przychody uzyskane przez Urząd na podstawie art. 9 ust. 1 ustawy o portach, zostały odprowadzone do budżetu państwa w każdym roku objętym kontrolą<sup>55</sup>.

W porcie Łeba, Urząd wydatkował na cele/ zadania, o których mowa art. 9 ust. 2 ustawy o portach w wysokości wyższej od uzyskanych przychodów i tak w latach 2020 – 2021 wydatki kształtowały się na poziomie 6 823,4 tys. zł, natomiast przychody w tym okresie wyniosły 653,5 tys. zł. Wydatki na infrastrukturę portową w porcie Łeba kształtowały się następująco: wydatki na remonty – 2 694,4 tys. zł ( 2020 r.) oraz 550,1 tys. zł (2021 r.), wydatki inwestycyjne – 3 423,8 tys. zł (2020 r.). W 2021 r. Urząd nie poniósł wydatków inwestycyjnych na tym porcie.

Wydatki na port w Kątach Rybackich były niższe od uzyskanych przychodów i wyniosły w latach 2019 – 2021 14,4 tys. zł, a przychody wyniosły w tym okresie 38,0 tys. zł. W badanym okresie Urząd nie poniósł wydatków na infrastrukturę portową w porcie w Kątach Rybackich.

W porcie Rowy w 2020 r. poniesione przez Urząd koszty były wyższe od przychodów i wyniosły odpowiednio 155,2 tys. zł i 84,0 tys. zł;. Natomiast w 2021 r. koszty były niższe od przychodów i wyniosły 27,9 tys. zł i 207 tys. zł. W porcie Rowy Urząd poniósł wydatki na infrastrukturę portową w zakresie remontów w wysokości 135 tys. zł w 2020 r. oraz 3 tys. zł w 2021 r.

W zakresie portu Hel–Zachód Urząd nie uzyskał przychodów z działalności portowej oraz nie poniósł wydatków na utrzymanie portu oraz infrastrukturę portową.

Przychody uzyskiwane z działalności portów nie pokrywały wszystkich potrzeb związanych z utrzymaniem infrastruktury portowej oraz potrzeb w zakresie budowy, rozbudowy czy modernizacji portów.

Dyrektor wyjaśnił, że Urząd nie prowadził działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem portem, wskazanej ustawowo dla podmiotu zarządzającego. Wpływy z opłat portowych określonych przepisami opartymi na ustaleniach ustawowych stanowiły dochód budżetu państwa i w całości odprowadzane były na jego konto. Wydatki ponoszone na funkcjonowanie poszczególnych portów zarządzanych przez Dyrektora ustalane były w corocznych planach na podstawie potrzeb zgłaszanych przez odnośne komórki Urzędu. Urząd nie prowadził zestawień i analiz w zakresie przychodów i kosztów na poszczególne porty w kontekście art. 9 ustawy o portach. Przedstawione dane dotyczące przychodów i wydatków omawianych portów pozwalają na stwierdzenie, że przychody nie pokrywają potrzeb związanych z utrzymaniem infrastruktury portowej, jak również budowy i rozbudowy czy modernizacji. Inwestycje i koszty utrzymania obiektów infrastruktury były wysoce kapitałochłonne i stale rosnące. Wysokość opłat portowych dla portów, w których zadania podmiotu zarządzającego wykonywali dyrektorzy urzędów morskich była jednakowa, ustalana przez organy administracji morskiej oraz stanowiła element polityki gospodarczej państwa.

(akta kontroli str. 300-303,1314-1330,1394-1404,1828-1834)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Następujące aktywa rzeczowe :
  - wymienione w Zarządzeniu nr 15 stanowiące infrastrukturę portową w porcie w Kątach Rybackich: nabrzeże Południowe postojowe o długości 60 m; nabrzeże Południowo – Zachodnie postojowe o długości 20 m, wnęka wyciągu łodziowego przy nabrzeżu Zachodnim – jedna sztuka, infrastruktura drogowa, wodociągowa, kanalizacyjna, elektroenergetyczna, telekomunikacyjna,

<sup>55</sup> W 2019 r. – 183,7 tys. zł, w 2020 r. – 341,8 tys. zł, w 2021 r. - 619,2 tys. zł.



informatyczna i ochrony przeciwpożarowej na obszarze lądowym objętym granicami portu 36 960 m<sup>2</sup> nie zostały ujęte w ewidencji środków trwałych w księgach rachunkowych Urzędu za rok 2019, 2020, 2021;

- wymienione w Zarządzeniu nr 3 stanowiące infrastrukturę portową w porcie:
  - Rowy – slip remontowy (nabrzeże wschodnie) o powierzchni 67,20 m.b., plac i droga przy slipie remontowym o powierzchni 976,50 m.b., żurawik przy nabrzeżu Północnym jedna sztuka;
  - Łeba – nabrzeże Pomostowe o powierzchni 73,56 m.b., pirs przy basenie gospodarczym o powierzchni 36,60 m.b., nawierzchnia utwardzona wzdłuż nabrzeża Północnego o powierzchni 553 m.b., kanalizacja deszczowa przy nabrzeżach: Pasażerskim, Południowym, Usteckim trzy sztuki, żurawik przy basenie Gospodarczym jedna sztuka;nie zostały ujęte w ewidencji środków trwałych w księgach rachunkowych Urzędu za rok 2020 i 2021.

Powyższe stanowiło naruszenie zasad prowadzenia ewidencji mienia Skarbu Państwa określonych w art. 42 ust. 1-3 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym<sup>56</sup> oraz zasad określonych w art. 18 ust. 2, art. 20 ust. 1 i art. 24 ust. 1 ustawy o rachunkowości<sup>57</sup>.

Ponadto wbrew wymogowi przepisu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym Urząd nie dokonał wyceny mienia Skarbu Państwa stanowiącego ww. infrastrukturę portową portów w Kątach Rybackich, Rowy oraz Łeba.

(akta kontroli str. 671-683,1183-1215)

Dyrektor wyjaśnił, że odnośnie portów Rowy i Łeba przejętych od Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku, ewidencja środków trwałych, w tym infrastruktura portowa tych portów była aktualnie weryfikowana i sukcesywnie korygowana. Natomiast w zakresie portu w Kątach Rybackich, Dyrektor wyjaśnił, że obecnie komórki merytoryczne (Wydział Techniczny i Wydział Zabezpieczenia Geodezyjnego) weryfikują infrastrukturę portową. Po zakończeniu ww. prac Wydział Finansowo – Księgowy dokona zmian w księgach inwentarzowych.

(akta kontroli str. 1828-1834)

Obowiązki państwowych jednostek sektora finansów publicznych dotyczące mienia Skarbu Państwa określają przepisy ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym, zgodnie z którymi ewidencję tego mienia prowadzi się z uwzględnieniem właściwych dla danego podmiotu zasad ewidencji, określonych w ustawie o rachunkowości, zasad ewidencji przedmiotowo wyróżnionych składników mienia, określonych w odrębnych przepisach, a stan mienia Skarbu Państwa ustala się lub rejestruje na dzień 31 grudnia każdego roku. W wyniku nieujęcia w księgach rachunkowych Urzędu aktywów rzeczowych stanowiących infrastrukturę portową portów w Kątach Rybackich, Rowy i Łeba w sprawozdaniach finansowych Urzędu (w bilansach) za rok 2019, 2020 i 2021 wykazywano w pozycji aktywów trwałych nieprawdziwe wartości, tj. niezgodne ze stanem rzeczywistym. Ponadto zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 6 maja 2020 r. w sprawie sposobu ewidencjonowania mienia Skarbu Państwa<sup>58</sup> dokumenty o stanie mienia stanowią źródło danych ewidencji zbiorczej majątku Skarbu Państwa (§ 3 i § 12 ust. 1). Nieprawidłowo prowadzona ewidencja mienia należącego do Urzędu skutkuje przekazywaniem błędnych informacji o składnikach majątku Skarbu Państwa.

<sup>56</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2016 r. (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1933 ze zm.).

<sup>57</sup> Ustawa z dnia 29 września 1994 r. (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 217 ze zm.).

<sup>58</sup> Dz. U. poz. 884. Wcześniej - rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 września 2017 r. w sprawie sposobu ewidencjonowania mienia Skarbu Państwa (Dz. U. z 2017 r. poz. 1804) - uchylone z dniem 30 marca 2020 r.



2. W latach 2020 – 2022 ( I kwartał) Urząd nie dokonał przekodowania podgrupy 07 „Grunty pod wodami” do nowej klasyfikacji środków trwałych według której podgrupa ta posiada symbol 06. Powyższe jest niezgodne z pkt 2.8 załącznika do rozporządzenia w sprawie Klasyfikacji środków trwałych (KST), które weszło w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

(akta kontroli str. 1707-1726)

Dyrektor wyjaśnił, że przekodowanie podgrupy 07 „Grunty pod wodami” do podgrupy 06 „Grunty pod wodami” zostało dokonane w księgach rachunkowych Urzędu w kwietniu 2022 r. w ramach porządkowania środków otrzymanych z Urzędu morskigo w Słupsku.

(akta kontroli str. 1828-1834)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Przychody uzyskane przez Urząd z opłat portowych były w całości odprowadzane na rachunek budżetu państwa. Koszty ponoszone na utrzymanie portów w Kątach Rybackich, Rowy i Łeba pokrywane były z wydatków bieżących Urzędu ujętych w planach finansowych w latach 2019 – 2022 (I kwartał). Aktywa infrastruktury portowej, ujęte w ewidencji środków trwałych ksiąg rachunkowych Urzędu, były zaewidencjonowane zgodnie z przyjętymi przez Urząd Zasadami rachunkowości. Część zadań związanych z gospodarką finansowo-księgową nie została wykonana prawidłowo. Nie ujęto w ewidencji środków trwałych ksiąg rachunkowych Urzędu niektórych elementów infrastruktury portowej wykazanej w aktach prawa miejscowego oraz nie dokonano w tym zakresie wyceny mienia Skarbu Państwa. Ponadto środki trwałe „Grunty pod wodami” zostały przekodowane do prawidłowej podgrupy w klasyfikacji KST dopiero w trakcie trwania kontroli.

## IV. Uwagi i wnioski

Uwzględniając podjęte w trakcie kontroli działania dotyczące przekodowania składników majątku zgodnie z KST, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje w tym zakresie uwag ani wniosków.

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

Uwagi – nie formułuje uwag pokontrolnych.

Wnioski – wnosi o:

1. Podjęcie działań w celu opracowania planów rozwoju portów, w których Dyrektor wykonuje zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego;
2. Podjęcie działań w celu wyeliminowania przypadków niewzywania, przed udzieleniem zamówienia, wykonawców do przedłożenia wymaganych przez zamawiającego oświadczeń lub dokumentów;
3. Podjęcie działań w celu zapewnienia występowania o zgodę ministra właściwego ds. gospodarki morskiej na użyczenie lub dzierżawę części nieruchomości Skarbu Państwa we właściwym trybie;
4. Zaktualizowanie aktu prawa miejscowego określającego skład infrastruktury portowej;
5. Podjęcie działań w celu aktualizacji planu zwalczania zagrożeń obejmującego port w Kątach Rybackich;
6. Dokonanie wyceny mienia Skarbu Państwa dotyczącej elementów infrastruktury portowej w portach w Kątach Rybackich, Rowy i Łeba oraz ujęcie w ewidencji środków trwałych w księgach rachunkowych Urzędu wszystkich elementów infrastruktury portowej w ww. portach.

## 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 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, 30 czerwca 2022 r.

Kontrolerzy

Barbara Kowalska  
główny specjalista kp.



.....  
podpis

Monika Stępka  
specjalista kp.



.....  
podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Gdańsku

2 odp.  
Dyrektor  
p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI  
w Gdańsku

  
Ewa Duszka  
.....  
podpis



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 MORSKI W GDYNI.

p.o. DYREKTOR DELEGATURY  
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI  
w Gdańsku  
*Tomasz Stabosz*

