



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

LGD.410.006.05.2022

Pani

Joanna Kosińska

Prezes Zarządu

Zarząd Portu Morskiego Hel Sp. z o.o.

ul. Kuracyjna 1

84-150 Hel

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Gdańsku

ul. Wały Jagiellońskie 36, 80-853 Gdańsk

T +48 58 768 36 00, F +48 58 768 36 05

lgd@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Portu Morskiego Hel Sp. z o.o., ul. Kuracyjna 1, 84-150 Hel (dalej: „Spółka”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Joanna Kosińska, Prezes Zarządu, od 11 czerwca 2007 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego.2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony.3. Prowadzenie gospodarki finansowo – księkowej oraz osiąganie planowanych wyników finansowych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r., z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, jeżeli miały istotny wpływ na zagadnienia objęte kontrolą NIK.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none">1. Hanna Rybczyńska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/64/2022 z 27 kwietnia 2022 r.2. Radosław Sobuś, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/58/2022 z 20 kwietnia 2022 r.

(akta kontroli str. 1-24)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Spółka, jako podmiot zarządzający portem morskim w Helu (dalej: „Port”), prowadziła działalność zgodnie z przedmiotem określonym w ustawie o portach morskich³ oraz w Akcie Założycielskim⁴. Działała zgodnie z opracowanym w 2009 r. „Planem Rozwoju Portu w Helu”, który jednak, w okresie objętym kontrolą, nie zawierał wszystkich informacji wymaganych przepisami ustawy o portach morskich i nie był opublikowany na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Spółki. Objętych badaniem zamówień, dotyczących infrastruktury portowej, Spółka udzieliła prawidłowo oraz zapewniła należyty nadzór nad realizacją umów zawartych w ich wyniku. Nie sporządzono jednak i nie przekazano Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych sprawozdania z udzielonych zamówień publicznych za rok 2019.

W okresie objętym kontrolą, będące we władaniu Spółki grunty i inne nieruchomości w Porcie, były w całości wykorzystywane. Nie wystąpiły przypadki sprzedaży majątku trwałego Spółki, a przy rozporządzaniu nieruchomościami nie była wymagana zgoda ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Obiekty infrastruktury portowej były utrzymane w stanie dostatecznym do użytkowania zgodnego z przeznaczeniem. Przeprowadzono kontrole okresowe obiektów budowlanych wchodzących w skład infrastruktury portowej. Zapewniono prowadzenie ksiąg obiektów budowlanych (w trakcie kontroli aktualizowane). Natomiast nie sporządzano w wymaganych okresach planów batymetrycznych w związku z regularnym użytkowaniem akwenów i budowli morskich. Spółka, w celu zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w Porcie, posiadała „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych portu Hel” oraz przeprowadzała ćwiczenia i szkolenia praktyczne w tym zakresie.

Sytuacja ekonomiczno-finansowa i majątkowa Spółki w okresie objętym kontrolą wskazywała na właściwe funkcjonowanie podmiotu zarządzającego Portem. W przypadku wystąpienia straty została ona pokryta z wcześniej wypracowanych zysków, a zatem nie wywołała zachwiania działalności Spółki. Infrastruktura portowa była prawidłowo ewidencjonowana, natomiast przychody Spółki były przeznaczane na cele określone ustawowo. Stwierdzona nieprawidłowość w zakresie prowadzonej gospodarki finansowo-księgowej dotyczyła przekroczenia dopuszczalnej wielkości wynagrodzenia Prezesa Zarządu Spółki, a także przewodniczącego Rady Nadzorczej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego

Opis stanu faktycznego

1.1. Spółka powstała 1 lipca 2007 r. w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą: Przedsiębiorstwo Usług Portowych „KOGA” w Helu. Od 2010 r. właścicielem Spółki jest Gmina Miejska Hel (dalej: „Gmina”). Zgodnie z „Umową nieodpłatnego przeniesienia praw z udziałów”, zawartą 3 listopada 2010 r. pomiędzy Skarbem Państwa (dalej: „Zbywca”), a Gminą (dalej: „Nabywca”), Zbywca – na podstawie art. 4b ust. 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji

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

³ 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 morskich.

⁴ Akt Założycielski Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (tekst jednolity) z 27 stycznia 2015 r.

⁵ 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.

i prywatyzacji – przeniósł nieodpłatnie na rzecz Nabywcy prawo z udziałów w Spółce, stanowiących 100% jej kapitału zakładowego. Umowa została zawarta w wyniku pozytywnego rozpatrzenia przez Ministra Skarbu Państwa wniosku o komunalizację oraz stwierdzenia zaistnienia przesłanek komunalizacji, w tym związku między przedmiotem działalności Spółki, określonym w jej akcie założycielskim (PKD 52.22.A), a zadaniami własnymi Nabywcy, o których mowa w art. 7 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁶, w związku z art. 7 ustawy o portach morskich.

Przedmiotem działalności Spółki była „działalność usługowa wspomagająca transport morski” (PKD 52.22.A)⁷. W treści Aktu Założycielskiego Spółki, w § 6 wskazano, że przedmiotem działalności Spółki jest: „działalność portów morskich (PKD 52.22.A)”, pomimo, że zgodnie z klasyfikacją określoną w rozporządzeniu w sprawie PKD⁸, podklasa 52.22.A to: „działalność usługowa wspomagająca transport morski”. Prezes Zarządu wyjaśniła, że w związku ze zmianą przepisów podjęto działania w celu zmiany § 6 umowy Spółki na treść: „działalność usługowa wspomagająca transport morski (PKD 52.22.A)”. W związku z powyższym, Minister Skarbu Państwa – jedyny ówczesny akcjonariusz Spółki, aktem notarialnym z 30 grudnia 2009 r., zmienił umowę Spółki w zakresie przedmiotu jej działalności, jednak, pomimo zmiany klasyfikacji PKD na 52.22.A, w tekście jednolitym umowy Spółki mylnie określono opis na: „działalność portów morskich”, co było powielane w kolejnych tekstach jednolitych umowy Spółki. W Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego widnieje prawidłowe oznaczenie działalności „działalność usługowa wspomagająca transport morski (PKD 52.22.A)”, zgodne z obowiązującym rozporządzeniem.

Spółka działała w oparciu o ustawę o portach morskich, będąc podmiotem zarządzającym Portem. Przedmiot działalności Spółki obejmował w szczególności:

- zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową;
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu;
- budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej;
- pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej;
- zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania;
- koordynację korzystania z infrastruktury portowej, z wyjątkiem kompetencji administracji morskiej;
- działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocję takiej działalności.

Działalność Spółki nie wykraczała poza przedmiot działalności określony w Akcie Założycielskim i polegała w szczególności na udostępnianiu infrastruktury portowej dla podmiotów gospodarczych zajmujących się wyładunkiem ryb z jednostek połowowych, transportem zbiorowym oraz obsługą ruchu turystycznego. Dodatkowo, infrastruktura portowa udostępniana była w celu postoju jednostek pływających różnego rodzaju, kutrów, jednostek sportowych, jachtów i motorówek oraz jednostek realizujących przewozy pasażerów.

(akta kontroli str. 5-94, 120-162, 185-191, 216, 247-248)

⁶ T.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 559 ze zm.

⁷ Podklasa PKD 52.22.A obejmuje działalność usługową wspomagającą transport morski pasażerów, zwierząt i towarów, taką jak: działalność terminali portowych, działalność związaną z nawigacją pilotażem i miejscami postoju statków, lichtowanie (przeładowywanie części ładunku na inny statek w celu zmniejszenia zanurzenia statku), działalność ratownictwa okrętowego, działalność latarni morskich.

⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), Dz. U. z 2007 r. Nr 251 poz. 1885 ze zm.

1.2. Spółka, 10 marca 2009 r., opracowała „Plan Rozwoju Portu w Helu” (dalej: „Plan rozwoju portu”), który wraz z załącznikami, umieszczony był na stronie internetowej Spółki: <https://porthel.home.pl>, w zakładce: „O nas” (do czasu kontroli NIK nie został opublikowany na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Spółki). Plan rozwoju portu nie był aktualizowany i w okresie objętym kontrolą nie zawierał wszystkich informacji wymaganych w art. 7 ust. 2b ustawy o portach morskich.

Prezes Zarządu wyjaśniła, że Plan rozwoju portu określał podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju Portu w wielu wymiarach na okres 10-15 lat. Wskazała, że w zasadniczych kwestiach jest nadal aktualny i kompatybilny z innymi strategiami zarówno na poziomie powiatu, jak i kraju (np. ze Strategią Rozwoju Portów do 2030 r.). Działaniem, które spowodowało, że nie rozpoczęto prac nad jego aktualizacją/uzupełnieniem, było rozpoczęcie w grudniu 2019 r. prac nad stworzeniem planu zagospodarowania akwenów Portu. Prace takie prowadzone są – na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni – przez firmę zewnętrzną. Ponadto wyjaśniła, że w Spółce nie określono wewnętrznych procedur dotyczących sporządzania planu rozwoju portu, jego realizowania i nadzorowania.

Plan rozwoju portu zawierał podstawowe kierunki rozwoju Portu i obszarów przyległych:

- 1) port jako baza ratownictwa morskiego;
- 2) port morski:
 - baza postoju jednostek rybackich,
 - obsługujący wszystkie rodzaje żeglugi;
- 3) port turystyczny:
 - port jachtowy,
 - baza morskiej turystyki pasażerskiej,
 - zapewniający obsługę turystów w wielu obszarach m.in. gastronomia, punkty handlowe, usługowe, zaplecze hotelowe z dopuszczoną funkcją mieszkaniową na obrzeżach portu.

Powyższe cele strategiczne stanowiły aktualizację przyjętej w 2001 r. „Wstępnej koncepcji strategii operacyjnej rozwoju portu rybackiego w Helu”.

Ww. kierunki rozwoju Portu, jak wynikało z Planu rozwoju portu, znajdowały odniesienie w przyjętych przez Sejmik Województwa Pomorskiego strategiach, tj. „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego na lata 2005-2020” (uchwała nr 587/XXXV/05 z 18 lipca 2005 r.) oraz „Strategii Rozwoju Turystyki Województwa Pomorskiego na lata 2004-2013” (uchwała nr 327/XXIII/04 z 17 maja 2004 r.).

W Planie rozwoju portu określono podstawowe potrzeby inwestycyjne z zakresu infrastruktury:

- pomosty pływające,
- baza lądowa dla ratownictwa medycznego,
- zespół wielofunkcyjnej zabudowy usługowej i mieszkalnictwa zbiorowego do obsługi ruchu turystycznego.

(akta kontroli str. 95-146, 185-191, 254-267)

Z informacji uzyskanej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK od Burmistrza Helu⁹, w zakresie zbieżności Planu rozwoju portu z lokalnymi strategiami rozwoju Gminy, wynikało m.in., że w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Helu”, uchwalonej w 2002 r.¹⁰:

a) w wizji rozwoju Gminy sprawa portu została przedstawiona w następujący sposób:

⁹ Pismo nr ZB.1713.1.2022 z 1 czerwca 2022 r.

¹⁰ Uchwała Rady Miasta Helu nr XLIV/313/2022 z 28 sierpnia 2002 r.

„3. Rozwinięty port:

- marina - zaplecze dla jachtów,
- wydzielone miejsce nabrzeża dla odprawy pasażerskiej,
- przetwórstwo i rybołówstwo dostosowane do wymogów Unii Europejskiej,
- port miejscem schronienia i bazą ratownictwa morskiego,
- inaczej wykorzystane kutry rybackie (na potrzeby turystyki),
- całoroczna komunikacja morska z Trójmiastem oraz regionem bałtyckim,
- port jako atrakcja turystyczna, prezentacja lokalnych tradycji”;

b) w celach szczegółowych strategii określono:

„Cel D3. Zdyskontowanie dostępu do morza i infrastruktury morskiej”.

Wśród działań wyszczególniono: dokończenie modernizacji portu rybackiego, budowa mariny i bazy hotelowej w porcie, zorganizowanie bazy wypadowej dla zainteresowanych uprawianiem różnych form rekreacji wodnej.

Na tej podstawie oceniono, że ww. Plan rozwoju portu był zgodny ze strategią rozwoju miasta.

Odnosnie zgodności Planu rozwoju portu z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu portu, z ww. informacji wynikało, że dla obszaru portu morskiego Hel nie został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

(akta kontroli str. 268-271)

1.3. W latach 2019-2021 Spółka realizowała zadania remontowe i inwestycyjne dotyczące infrastruktury portowej. Wydatki remontowe poniesiono ogółem w kwocie 2650,5 tys. zł (z tego: 193,5 tys. zł w 2019 r., 1559,4 tys. zł w 2020 r i 897,6 tys. zł w 2021 r.), m.in. na remont nabrzeża Falochronu Zachodniego, prace remontowe linii cumowniczej Pirsu Wewnętrznej, remont linii odbojowej Pirsu Rybackiego, przebudowę zaplecza socjalnego mariny portu Hel, naprawę pomostów pływających przy Falochronie Zachodnim i Pirsie Rybackim. Wydatki inwestycyjne w kwocie 190,7 tys. zł poniesiono w 2021 r. (dostawa i montaż na budynku instalacji fotowoltaicznej).

(akta kontroli str. 192, 217-248, 251, 253, 363-366)

Odnosnie realizacji wykazanych w Planie rozwoju portu podstawowych potrzeb inwestycyjnych z zakresu infrastruktury¹¹, Prezes Zarządu wyjaśniła, że potrzeby te dotyczyły nie tylko inwestycji Spółki, ale także podmiotów prywatnych posiadających nieruchomości w obszarze Portu oraz Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, której jednostki ratownicze stały w Porcie. I tak:

- pomosty pływające – I etap, zrealizowano w 2013 r. jako inwestycję współfinansowaną ze środków unijnych Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013”,
- baza lądowa dla ratownictwa morskiego – inwestycja podmiotu trzeciego - Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa – zrealizowana poza obszarem Portu (ww. Służba otrzymała nieodpłatnie teren, na którym wybudowano taką bazę lądową w obszarze dawnego portu wojennego),
- zespół wielofunkcyjnej zabudowy usługowej do obsługi ruchu turystycznego – inwestycja podmiotu trzeciego, tj. właścicieli nieruchomości w Porcie, niezrealizowana, nadal na etapie dokumentacji.

Ponadto, Prezes Zarządu wyjaśniła, że dokonywano okresowej ewaluacji Planu rozwoju portu każdorazowo, gdy Spółka, poprzez swoich przedstawicieli, uczestniczyła w pracach nad powstawaniem dokumentów strategicznych dotyczących Portu, które opracowywane były na różnych poziomach (samorządowym

¹¹ Tj.: pomosty pływające, baza lądowa dla ratownictwa medycznego i zespół wielofunkcyjnej zabudowy usługowej i mieszkalnictwa zbiorowego do obsługi ruchu turystycznego.

i rządowym). W latach 2015-2016 prowadzone były prace dotyczące opracowania Strategii Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025, wraz z załącznikiem pt.: „Zatoka Pucka i infrastruktura portowa jako istotny element kapitału przestrzennego i infrastrukturalnego”, a kolejny dokument, pn.: „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, powstawał od 2018 r. w Ministerstwie Gospodarki Morskiej. W trakcie ww. prac dokonywano ewaluacji zapisów Planu rozwoju portu i stwierdzano jego aktualność i częściowe osiągnięcie zakładanych celów. Plan rozwoju portu nie był modyfikowany.

(akta kontroli str. 258-263)

1.4. Spółka, będąc podmiotem zarządzającym portem morskim, zobowiązana była do stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych wyłącznie przy udzielaniu zamówień sektorowych w rozumieniu art. 132 ustawy Pzp¹² (od 1 stycznia 2021 r. działalność sektorową w zakresie portów określono w art. 5 ust. 4 pkt 5 ustawy Pzp z 2019 r.¹³), w sytuacji, gdy wartość zamówienia był równa lub przekraczała kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy Pzp (od 1 stycznia 2021 r., zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp z 2019 r., których wartość był równa lub przekraczała progi unijne).

W okresie objętym kontrolą, wartość zamówień udzielonych przez Spółkę nie była równa, ani nie przekroczyła kwot określonych w ww. przepisach.

Spółka, do czasu kontroli NIK, nie sporządziła i nie przekazała Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych, sprawozdania o udzielonych zamówieniach w roku 2019.

Spółka nie posiadała wewnętrznych uregulowań (procedur), dotyczących udzielania zamówień publicznych. Przy udzielaniu zamówień stosowano tryby przetargu i zapytania o cenę, a dla robót budowlanych, których wartość ustalano kosztorysem inwestorskim, zamówień udzielano na podstawie odrębnie uchwalanych regulaminów – zamówienia te prowadzono w trybie odrębnych pisemnych postępowań przetargowych w oparciu o uregulowania wynikające z art. 70¹-70⁵ kodeksu cywilnego¹⁴.

(akta kontroli str. 162-191, 207, 249)

Objętych badaniem czterech zamówień¹⁵ na łączną kwotę 1983,6 tys. zł, udzielonych w latach 2020-2021 w ramach zadań: „Remont nabrzeża Falochronu Zachodniego w Porcie Hel”, „Zabezpieczenie wewnętrznego odcinka Falochronu Zachodniego (w części nasadowej)”, „Wykonanie prac remontowych linii cumowniczej Pirsu Wewnętrznego” oraz „Dostawa i montaż na budynku instalacji fotowoltaicznej 49,14 kW” (odpowiednio na kwoty: 1294,0 tys. zł, 285,5 tys. zł, 213,4 tys. zł oraz 190,7 tys. zł), dokonano w trybie przetargowym, zgodnie z:

- art. 70¹-70⁵ kodeksu cywilnego,
- każdorazowo wprowadzonym, zarządzeniem Prezesa Zarządu, regulaminem przetargu pisemnego otwartego, który normował m.in. zasady i tryb postępowania w przetargu, przedmiot przetargu, warunki uczestnictwa oferentów, kryteria i sposób oceny ofert.

Umowy zawarte w wyniku udzielenia ww. zamówień, w wystarczającym stopniu zabezpieczały interesy Spółki, określały m.in. kary umowne w przypadku nieterminowej realizacji umowy, zabezpieczenie należytego wykonania przedmiotu

¹² 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: „ustawa Pzp”.

¹³ Ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 ze zm.), weszła w życie 1 stycznia 2021 r. – dalej: „ustawa Pzp z 2019 r.”.

¹⁴ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740 ze zm.).

¹⁵ Spośród siedmiu zamówień udzielonych przez Spółkę w okresie objętym kontrolą na zadania inwestycyjne i remontowe, o wartości przekraczającej równowartość kwoty 30 000 euro.

umowy, postanowienia dotyczące rękojmi i gwarancji oraz postanowienia dotyczące warunków i sposobu rozwiązania umowy lub jej zmiany.

Spółka zapewniła należyty nadzór nad realizacją ww. umów, m.in. prawidłową realizację umowy w zakresie przedmiotu umowy, terminu jej wykonania (w jednym przypadku wystąpiło uzasadnione przedłużenie terminu realizacji umowy, dokonano zmiany umowy w tym zakresie) oraz sposobu udokumentowania odbioru zadania.

Nie wystąpiła sytuacja uzasadniająca skorzystanie z zabezpieczenia należytego wykonania przedmiotu umowy, ani naliczenie kar umownych. Nie wystąpiły również okoliczności dające prawo do skorzystania z prawa do odszkodowania, gwarancji lub rękojmi określonej w umowie.

(akta kontroli str. 280-336, 363-366)

1.5. Powierzchnia gruntów, będących we władaniu Spółki, według stanu na koniec roku: 2018, 2019, 2020 i 2021 oraz na koniec I kwartału 2022 r. wynosiła 3,28 ha, co stanowiło 20,2%, powierzchni całkowitej Portu, która w ww. okresie wynosiła 16,24 ha.

Powierzchnia pozostałych nieruchomości, będących we władaniu Spółki, według stanu na koniec roku: 2018, 2019, 2020 i 2021 oraz na koniec I kwartału 2022 r. wynosiła łącznie 29 110 m² (z tego: 1834 m² budynki i 27 276 m² budowle).

(akta kontroli str. 251)

Spółka, jak wyjaśniła Prezes Zarządu, nie określiła potrzeb dotyczących nowych gruntów i nieruchomości, położonych w granicach administracyjnych portu, na potrzeby jego rozwoju, ponieważ w granicach portu Hel nie ma nieruchomości, ani gruntów, co do których można by planować ich pozyskanie. Jedyna pozostająca we własności Miasta Hel nieruchomość (Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb) udostępniona Zrzeszeniu Rybaków Morskich, nie stanowi dla Spółki terenu rozwojowego. W przypadku zaś nieruchomości prywatnych, nawet w sytuacji, gdyby nieruchomość gruntowa stała się przedmiotem sprzedaży, to koszt jej nabycia (w wykonaniu prawa pierwokupu) przekraczałby możliwości Spółki. Projektowany obszar rozwojowy portu, wskazany podczas prac nad planem zagospodarowania akwenów morskich, oznaczony numerem Hel.09.lp, daje podstawę do podjęcia działań planistycznych w tym zakresie, tj. wskazania gruntów, jakie byłyby niezbędne dla rozwoju portu, określenie ścieżki ich pozyskania i dalej ewentualnego wnioskowania o rozszerzenie granicy portu.

W okresie objętym kontrolą Spółka nie korzystała z praw, o których mowa w art. 4 ustawy o portach morskich, tj. z prawa pierwokupu i pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste i przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego nieruchomości położonych w granicach portów. Z wyjaśnień Prezes Zarządu wynikało, że nie wystąpiła taka sytuacja.

Spółka nie miała obowiązku realizacji celów publicznych, o których mowa w art. 6 pkt 1c i 1d ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami¹⁶.

(akta kontroli str. 250-252, 258-266, 363-366)

Z informacji uzyskanej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK od Burmistrza Helu¹⁷, w zakresie nieodpłatnego przekazania Gminie gruntów położonych w granicach portu Hel wynikało, że w latach 2019-2022 (do 1 czerwca) Gmina nie występowała w trybie art. 24 ust. 1 ustawy o portach morskich, do właściwego wojewody o nieodpłatne przekazanie gruntów Skarbu Państwa położonych w granicach portu Hel. Grunty te zostały oddane w użytkowanie wieczyste Spółce,

¹⁶ T.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1899 ze zm.

¹⁷ Pismo nr ZB.1713.1.2022 z 1 czerwca 2022 r.

osobom fizycznym oraz osobom prawnym, co uniemożliwia złożenie przez Gminę wniosku na podstawie ww. przepisu.

W zakresie oceny procesu i efektów komunalizacji gruntów portowych, z ww. informacji wynikało, że nie dokonano takiej oceny ze względu na brak doświadczeń w zakresie postępowań dotyczących komunalizacji gruntów portowych.
(akta kontroli str. 268-271)

1.6. Odnośnie działań Spółki, zmierzających do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie oraz promocję takiej działalności (art. 7 ust. 1 pkt 8 ustawy o portach morskich)¹⁸, Prezes Zarządu wyjaśniła m.in., że w latach 2019-2022 Spółka wspierała działania prowadzące do rozwoju działalności przeładunkowej ryb pelagicznych. Na nabrzeżach umożliwiono usytuowanie zestawów pompowych do wyładunku ryb (wyładunki prowadzone były przez zewnętrzne firmy operatorskie bezpośrednio do samochodów cystern w części portu funkcjonującej jako strefa obsługi rybołówstwa). W Porcie jest pięć takich zestawów urządzeń, które są własnością operatorów zewnętrznych skupujących rybę od rybaków, funkcjonują na dzierżawionym od Spółki terenie. Drugim przykładem wspierania działań prowadzących do rozwoju działalności gospodarczej było umożliwienie stworzenia linii pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej, realizowanych przez armatorów statków rybackich poza sezonem rybołówczym, na trasie Hel-Jastarnia.

Nie poniesiono wydatków na promocję ww. działalności.

(akta kontroli str. 185-192)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W okresie objętym kontrolą, opracowany przez Spółkę Plan rozwoju portu nie zawierał wszystkich informacji wymaganych art. 7 ust. 2b ustawy o portach morskich (ww. przepis wszedł w życie 17 września 2019 r.)¹⁹, m.in. nie wskazano źródeł finansowania planowanych inwestycji, maksymalnych parametrów statków obsługiwanych przez Port, wielkości potencjału przeładunkowego oraz nie określono w nim okresu, na jaki został sporządzony.

NIK zauważa ponadto, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w piśmie z 7 lutego 2020 r.²⁰ (Spółka otrzymała ww. pismo wg rozdzielnika) wskazywało, że plan rozwoju portu powinien zawierać co najmniej informacje wskazane w art. 7 ust. 2b ustawy o portach morskich.

Prezes Zarządu wyjaśniła m.in., że w momencie wejścia w życie nowelizacji ustawy o portach morskich w 2019 r. Spółka posiadała Plan rozwoju portu, który – w odpowiedzi na ww. pismo – przesłano do Ministerstwa. Zarówno nowelizacja, jak i ww. pismo, zbiegły się w czasie z informacją Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o przystąpieniu do sporządzania projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Helu (ogłoszenie z 23 stycznia 2020 r.). Wyjaśniła, że Spółka przystąpi do aktualizacji Planu rozwoju portu po zatwierdzeniu, w drodze rozporządzenia Rady Ministrów, ostatecznej wersji Planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Helu. Prezes Zarządu nadmieniła, że dane dotyczące parametrów jednostek, jakie mogą wejść do Portu zostały określone w przepisach portowych wydanych przez

¹⁸ Pkt 8 dodano art. 1 pkt 7 lit. a ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1716), z dniem 17 września 2019 r.

¹⁹ Dodany przez ustawę wymienioną w przypisie 18.

²⁰ Nr DGM.WTM.6.4501.1.1.2020.PK.

Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni²¹ i ich określenie będzie powielaniem § 149 ww. przepisów portowych.

Zdaniem NIK występowanie przywołanych w wyjaśnieniach okoliczności nie zwalnia Spółki z obowiązku zawarcia w Planie rozwoju portu co najmniej informacji, o których mowa w art. 7 ust. 2b ustawy o portach morskich.

(akta kontroli str. 95-146, 258-266, 367-388)

2. Plan rozwoju portu nie został opublikowany na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Spółki, co stanowiło naruszenie art. 7 ust. 2a ustawy o portach morskich.

Prezes Zarządu wyjaśniła, że do tej pory publikowany był wyłącznie na stronie internetowej Spółki.

W wyniku kontroli NIK, Plan rozwoju portu został opublikowany na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Spółki 24 maja 2022 r.

(akta kontroli str. 254-263, 267)

3. Spółka nie sporządziła i nie przekazała Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych, w terminie do 1 marca 2020 r., sprawozdania o udzielonych zamówieniach w roku 2019, co stanowiło naruszenie art. 98 ust. 1 i 2 ustawy Pzp.

Prezes Zarządu wyjaśniła, że spowodowane to było przeoczeniem.

W wyniku kontroli NIK, sprawozdanie o udzielonych zamówieniach w roku 2019 zostało przekazane Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych 17 maja 2022 r.

(akta kontroli str.185-191, 208-210)

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka prowadziła działalność zgodnie z przedmiotem określonym w ustawie o portach morskich oraz w Akcie Założycielskim. Działała zgodnie z opracowanym w 2009 r. Planem rozwoju portu, który jednak, w okresie objętym kontrolą, nie zawierał pełnych informacji wymaganych przepisami ustawy o portach morskich i nie był opublikowany na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Spółki. Objętych badaniem zamówień, dotyczących infrastruktury portowej, Spółka udzieliła prawidłowo oraz zapewniła należyty nadzór nad realizacją umów zawartych w ich wyniku. Nie sporządzono jednak i nie przekazano Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych sprawozdania z udzielonych zamówień publicznych za rok 2019.

OBSZAR

2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony

Opis stanu faktycznego

2.1. Powierzchnia gruntów, będących we władaniu Spółki, według stanu na koniec roku: 2018, 2019, 2020 i 2021 oraz na koniec I kwartału 2022 r. wynosiła 3,28 ha. Spółka wykorzystywała gospodarczo 100% ww. gruntów.

Powierzchnia pozostałych nieruchomości, będących we władaniu Spółki, według stanu na koniec roku: 2018, 2019, 2020 i 2021 oraz na koniec I kwartału 2022 r. wynosiła łącznie 29 110 m². Spółka wykorzystywała gospodarczo 100% ww. nieruchomości.

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły przypadki sprzedaży majątku trwałego Spółki.

Przy rozporządzaniu nieruchomościami, nie wystąpiła konieczność uzyskania przez Spółkę zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (w drodze decyzji administracyjnej) na zawarcie umów, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy

²¹ Zarządzenie Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r.

o portach morskich²². Badanie 11 umów (siedem najmu i czterech dzierżawy), wykazało, że w przypadku ośmiu umów, które dotyczyły nieruchomości położonych w granicach Portu: sześć umów, zawartych na czas nieokreślony, określało jednomiesięczny termin ich wypowiedzenia, a dwie umowy zawarto na okres do 10 lat. Pozostałe trzy umowy dotyczyły nieruchomości położonych poza granicami Portu. Nie wystąpiły przypadki zawierania kolejnych umów, których przedmiotem była ta sama nieruchomość, zawartych na okres powyżej 10 lat.

(akta kontroli str. 250-252, 272-279, 363-366)

2.2. Zgodnie z Zarządzeniem nr 15 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni 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 morskich²³, w brzmieniu obowiązującym w okresie objętym kontrolą, infrastruktura portowa²⁴ obejmowała:

- akweny portowe: basen portowy wejściowy (awanport) o pow. 4,8708 ha, basen portowy wewnętrzny (rybacki) o pow. 3,4011 ha oraz basen portowy wewnętrzny (jachtowy) o pow. 1,0024 ha,
- nabrzeża: część wewnętrzna Falochronu Zachodniego o dł. 617,8 m (od linii cumowniczej do linii wewnętrznej parapetu), część wewnętrzna Falochronu Południowego o dł. 177,65 m (od linii cumowniczej do linii wewnętrznej parapetu), Nabrzeże Wyładunkowe o dł. 243 m, Nabrzeże Wyposażeniowe o dł. 145 m oraz Nabrzeże Remontowe o dł. 127 m,
- pirsy: Pirs Kaszubski o dł. 89 m, Pirs Rybacki o dł. 106 m oraz Pirs Wewnętrzny o dł. 135 m,
- pomosty pływające w basenie jachtowym: pomost o dł. 88 m z siedmioma odnogami cumowniczymi, pomost o dł. 68 m z ośmioma odnogami cumowniczymi oraz pomost o dł. 48 m z 12-ma odnogami cumowniczymi.

Ponadto zgodnie z ww. zarządzeniem do infrastruktury portowej należały:

- infrastruktura drogowa, wodociągowa, kanalizacyjna, elektroenergetyczna, telekomunikacyjna, informatyczna i ochrony przeciwpożarowej na obszarze lądowym o powierzchni 31.572 m², objętym granicami portu,
- linie kablowe zasilające obiekty, instalacje elektryczne oświetlenia portu, instalacje elektryczne punktów poboru energii.

W związku z brakiem dokładnego wskazania w ww. zarządzeniu obiektów, urządzeń i instalacji stanowiących infrastrukturę: drogową, wodociągową, kanalizacyjną, elektroenergetyczną, telekomunikacyjną, informatyczną i ochrony przeciwpożarowej, a także linii kablowych zasilających obiekty, instalacji elektrycznych oświetlenia portu, instalacji elektrycznych punktów poboru energii, zwrócono się do Prezesa Zarządu o wskazanie elementów należących do infrastruktury portowej, a odpowiadających rodzajom ww. obiektów, urządzeń i instalacji. Z treści przedłożonej do kontroli

²² Tj.: 1) przeniesienie własności, użytkowania wieczystego, udziału we własności albo użytkowaniu wieczystym albo oddanie w użytkowanie wieczyste całości albo części nieruchomości, 2) oddanie całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę lub najem albo zawarcie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków z całości nieruchomości albo jej części przez okres powyżej 10 lat, także jeżeli strony zawierają kolejne umowy, których przedmiotem jest ta sama nieruchomość, albo zawarcie takiej umowy na czas nieoznaczony, której termin wypowiedzenia wynosi powyżej 10 lat - w przypadku nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położonych w granicach portów i przystani morskich.

²³ Dz. Urz. Woj. Pom. z 2018 r. poz. 2931.

²⁴ Rozumie się przez to znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 (świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej).

dokumentacji wynika, iż poza ww. akwenami, nabrzeżami, pirsami i pomostami infrastrukturę portową stanowiły:

- droga portowa nr 4, droga nr 5 i place (stanowiące plac i chodniki), drogi (stanowiące chodniki), plac utwardzony,
- dwie zewnętrzne sieci wodociągowe (1. rury żeliwne z armaturą zasuwową i hydrantami, 2. rury stalowe z armaturą), przyłącze wodociągowe (przyłącze, studnia z zaworem głównym, dwa punkty poboru z zaworami odcinającymi), zewnętrzna sieć kanalizacyjna (rurociąg tłoczny), kanalizacja sanitarna (wraz z dwiema studniami przelotowymi i dwoma przyłączami kanalizacji sanitarnej), urządzenie do odbioru wód zaolejonych,
- instalacja oświetlenia drogi portowej, oświetlenie portu rybackiego, linia kablowa 15 kV, linia kablowa oświetleniowa, oświetlenie parkanu (14 słupów oświetleniowych),
- sieć telefoniczna,
- ogrodzenie portu oraz mur oporowy.

(akta kontroli str. 414-441)

Na podstawie protokołów kontroli morskich budowli hydrotechnicznych elementów infrastruktury portowej, o których mowa w ww. zarządzeniu ustalono, iż stan techniczny objętej kontrolą próby²⁵ określano jako dość dobry bądź dostateczny.

W okresie objętym kontrolą wobec wybranej próby budowli / obiektów przeprowadzano na podstawie obowiązujących przepisów kontrole okresowe²⁶: pięcioletnią²⁷ – w 2019 r. oraz roczne²⁸ – w 2020 r. i w 2021 r.

(akta kontroli str. 442-445)

W toku kontroli nie przedłożono ksiąg objętej kontrolą próby obiektów budowlanych. Prezes Zarządu wyjaśniła, że „książki obiektów budowlanych zostały przekazane do aktualizacji i uzupełnienia usługodawcy zewnętrznemu”. Ponadto wyjaśniła, że poza objętymi kontrolą elementami infrastruktury portowej, książki obiektów budowlanych mają założone: droga portowa nr 4, droga nr 5 i place, pomosty pływające w basenie jachtowym oraz urządzenie do odbioru wód zaolejonych.

W związku z powyższym, w trakcie kontroli nie zweryfikowano wpisów o przeprowadzonych kontrolach. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych ww. książki obiektów budowlanych nie zostały zwrócone przez usługodawcę zewnętrznego.

(akta kontroli str. 407-408)

Analizując treść zaleceń zawartych w protokołach kontroli morskich budowli hydrotechnicznych, szczególną uwagę zwracają powtarzające się corocznie zalecenia, w przypadku których wskazano konieczność ich niezwłocznej realizacji:

- Falochron Zachodni, Falochron Południowy, Nabrzeże Wyładunkowe, Nabrzeże Wyposażeniowe – zalecenie dotyczące uzupełnienia sprzętu ratunkowego,
- Nabrzeże Wyposażeniowe – zalecenie dotyczące mocowania tablic dopuszczalnego obciążenia roboczego,
- Nabrzeże Remontowe – zalecenie dotyczące usunięcia rurociągów technologicznych z terenu ścieżki cumowniczej,

²⁵ Falochrony: Zachodni i Południowy, Nabrzeża: Wyładunkowe, Wyposażeniowe i Remontowe, Pirsy: Kaszubski, Rybacki i Wewnętrzny.

²⁶ 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). – dalej: „rozporządzenie w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych”.

²⁷ § 68 jw. - kontrola okresowa w rozumieniu art. 62 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz.2351 ze zm.) – dalej: „Prawo budowlane”.

²⁸ § 75 jw. - kontrola okresowa w rozumieniu art.62 ust.1 pkt 2 Prawa budowlanego.

- Pirs Wewnętrzny – zalecenie dotyczące wykonanie kontroli głębokości wzdłuż pirsu i dokonania zasypów dla głębokości poniżej – 6,0 m,

a także jednorazowo: wymiany drabinek – w przypadku Falochronu Zachodniego oraz poprawnego montażu belki odbojowej drabinki – w przypadku Pirsu Kaszubskiego.

Z wyjaśnień Prezes Zarządu wynikało, że „zalecenia, których termin wykonania został określony jako niezwłocznie (...) wykonane były po zaistnieniu uszkodzeń bądź stwierdzeniu kradzieży w szczególności sprzętu ratunkowego. Stanowiska sprzętu ratunkowego wyposażone są w koła ratunkowe z rzutką oraz bosak dł. 3 m, w zapasach magazynowych posiadamy wszystkie elementy pozwalające na natychmiastowe ich uzupełnienie. Drabinki remontowane są sukcesywnie, doraźnie uzupełniamy zerwane elementy: część podwodną – drabina łańcuchowa, zrywane pionowe odbojnice przysłaniające światło wejścia są tymczasowo usuwane i w terminie późniejszym uzupełniane. Tablice dopuszczalnego obciążenia roboczego (DOR) zgodnie z wymogami zostały przewieszane i po uszkodzeniu uzupełniane. Rurociągi technologiczne zostały usunięte z terenu ścieżki cumowniczej; o takim wymogu zawarto wpisy w umowach dzierżawy terenu na nabrzeżach”.

Odnośnie nieprawidłowości wskazanych w Ateście Nurka²⁹ z 28 czerwca 2019 r. Prezes Zarządu wyjaśniła, że „nieprawidłowości (...) zostały usunięte:

- w trakcie prac remontowych linii odbojowej i cumowniczej na falochronie Zachodnim usunięto w części podwodnej pozostające pale drewniane, uzupełniono zasyp wymaganej głębokości, wyremontowano całą linię odbojową i cumowniczą z konserwacją polerów i wymianą drabinek,
- drabinki na całej długości Pirsu Rybackiego i Falochronu Zachodniego część nasadowa zostały wyremontowane w trakcie prac w roku 2020/2021,
- brakująca drabinka przy głowicy Pirsu Rybackiego zastąpiona została drabinką zamontowaną na pomoście pływającym,
- przy pracach remontowych w roku 2021 wymienione zostały wszystkie drabinki przy Pirsie Wewnętrznym,
- przy pracach w roku 2020 na odcinku Pirs Rybacki – Falochron Zachodni odcinek nasadowy usunięto nieszczelności w części podwodnej”.

Z wyjaśnień Prezes Zarządu wynikało, że kolejne prace zaplanowano na rok 2022 i 2023.

(akta kontroli str. 408-409, 442-445)

Prezes Zarządu wyjaśniła, że „Spółka na bieżąco sprawdza stan techniczny posiadanego mienia w tym infrastruktury portowej. Pracownicy obsługi portu w ramach codziennych obowiązków dokonują obchodu mienia Spółki. W ramach wykonywanych zadań polegających na utrzymaniu porządku czy też obsłudze użytkowników portu (bosmani portu pracujący 24 h) mają za zadanie zwracać uwagę na wszelkie usterki, uszkodzenia bądź wydarzenia mające wpływ na naszą infrastrukturę, w sytuacji zaobserwowania takich zgłosić do Kierownika Administracji Portu i zabezpieczyć w miarę posiadanych możliwości. Sprawdzana jest w szczególności linia odbojowa, cumownicza oraz kompletność środków ratunkowych. Dodatkowo jeden z naszych pracowników posiadający uprawnienia elektryczne przeprowadza bieżący przegląd rozdzielni oraz oświetlenia portu i na bieżąco usuwa usterki bądź wnioskuję o wykonanie większego remontu. Drobne prace/naprawy niewymagające sprzętu czy też wiedzy specjalistycznej zadania wykonujemy sami swoimi siłami. Poważniejsze remonty zlecane są firmom zewnętrznym. W okresie objętym kontrolą nie zaistniała sytuacja zagrożenia

²⁹ Dokumentacja powykonawcza wykonania przeglądu podwodnych części budowli hydrotechnicznych Portu Morskiego w Helu.

wymagająca wyłączenia z eksploatacji urządzeń ani infrastruktury. Stan techniczny infrastruktury oceniamy jako dostateczny plus”.

(akta kontroli str. 409)

W okresie objętym kontrolą Spółka korzystała z ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z działalnością Spółki (obejmującą zarządzanie infrastrukturą portową, posiadanie, wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi i dzierżawionymi, budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej, wynajem przestrzeni handlowej w obrębie terenów zarządzanych przez Spółkę, terenów niezabudowanych oraz wynajem pomieszczeń w budynkach oraz działalność usługową związaną z korzystaniem z infrastruktury portowej), użytkowaniem mienia, jednakże z wyłączeniem szkód wyrządzonych przez produkt wprowadzony do obrotu.

(akta kontroli str. 446-513)

Na terenie Portu, jak wyjaśniła Prezes Zarządu, „nie ma obiektów, urządzeń oraz instalacji będących naszą własnością nienadających się do eksploatacji”.

(akta kontroli str. 409)

W okresie objętym kontrolą okresowe plany batymetryczne Portu sporządzono 5 grudnia 2019 r. Wcześniej – 16 grudnia 2015 r. Zgodnie z ww. rozporządzeniem, okresowe plany batymetryczne akwenu przy regularnym użytkowaniu akwenów i budowli morskich, w tym budowli przeznaczonych do przeładunku towarów i ładunków drobnicowych, masowych i kontenerów sporządza się w rocznym odstępie czasowym, natomiast w przypadku nieregularnego użytkowania – co dwa lata. Na podstawie ww. planów batymetrycznych ustalono, iż w zestawieniu z Planem rozwoju portu zapewniono głębokość akwenów portowych nie płytszą niż przewidziana w ww. Planie. Należy zaznaczyć, że Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni określił wyłącznie głębokość techniczną dla toru wodnego do Portu (7 m)³⁰.

W okresie objętym kontrolą nie prowadzono prac czerpalnych bądź pogłębiarskich.

(akta kontroli str. 383, 514-521)

2.3. Spółka posiadała, zatwierdzony w 2018 r. przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni³¹, „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych Portu Hel”, sporządzony zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach³².

Prezes Zarządu wyjaśniła, że w okresie objętym kontrolą przeprowadzano ćwiczenia i szkolenia praktyczne z wykorzystaniem posiadanych środków (m.in. odtluszczających), pozwalających na skuteczną likwidację plam ropopochodnych pojawiających się w basenach portowych oraz na nabrzeżach, a także dotyczących sprawdzenia skuteczności zabezpieczenia kanalizacji deszczowej. Ponadto, w ramach usuwania fizycznie powstałych plam ropopochodnych z użyciem ww. środków, pracownicy Spółki sprawdzali umiejętności skutecznego usuwania i utylizacji powstałych w ramach eksploatacji lub zdarzeń wpłynięcia zanieczyszczonej wody do basenów portowych (m.in. w grudniu 2018 r., kwietniu 2019 r. i 2020 r. oraz listopadzie 2021 r.). Dodatkowo, 17 grudnia 2021 r. przeprowadzono szkolenie z praktyczną prezentacją środków dostarczanych na

³⁰ § 6 Zarządzenia 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 (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2012 r. poz. 3960).

³¹ Decyzja Nr 8201/05/18 z 20 lipca 2018 r. (IOŚ-WW-8201-5-17/2018).

³² Dz. U. z 2017 r. poz. 118.

rynek krajowy przez jedną z firm, a przy likwidacji zdarzenia z 14 grudnia 2021 r. (plama olejopodobna z mieszaniną tłuszczów rybnych), przeprowadzone zostały działania w celu jej likwidacji, przez jednostkę specjalistyczną SAR we współpracy z Urzędem Morskim i Spółką, co pozwoliło również sprawdzić procedury.

(akta kontroli, str. 337-366)

Spółka, w latach 2019-2022 (do 16 maja), nie została objęta kontrolą w zakresie nadzoru przeciwpożarowego, sprawowanego przez organ administracji morskiej, tj. właściwy urząd morski.

W ww. okresie, spośród organów pełniących nadzór w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, dwie kontrole przeprowadził Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni. Przedmiotem kontroli była ocena stanu sanitarnego nabrzeży portu Hel. Nie stwierdzono nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 185-206)

Stwierdzona
nieprawidłowość

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

Spółka nie sporządzała okresowych planów batymetrycznych przy regularnym użytkowaniu akwenów i budowli morskich z regularnością wymaganą § 90 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych.

W okresie objętym kontrolą plany batymetryczne sporządzono 5 grudnia 2019 r. Wcześniej – 16 grudnia 2015 r.

Odnośnie niesporządzania planów batymetrycznych z ww. regularnością Prezes Zarządu wyjaśniła, iż „w pozostałych latach objętych kontrolą plany takie nie zostały sporządzone z wyjątkiem planu powykonawczego dla Falochronu Zachodniego sporządzonego po remoncie 30 kwietnia 2020 r. Uważamy, że dla sposobu użytkowania akwenów w Porcie Hel adekwatnym jest zapis par. 90 ust. 1 pkt 1 nakazujący sporządzanie planu co dwa lata. Poszczególne budowle Portu Hel są używane w wykluczających się sezonach i tak na przykład nabrzeża wyładunkowe pracują wyłącznie w sezonie rybołówczym (wyładunki ryb), nie są użytkowane począwszy od maja do września a nabrzeża falochronu zachodniego są użytkowane od maja do września w pozostałym okresie nie są używane (żegluga pasażerska). Wykonanie batymetrii zleciliśmy w dniu 1 czerwca 2022 r.”

(akta kontroli str. 514, 518)

Nawet przyjmując wyjaśnienie Prezes Zarządu o sezonowości działania Portu należy podkreślić, że naruszono § 90 ust. 1 pkt 1 ww. rozporządzenia, tzn. nie sporządzano okresowych planów batymetrycznych co 2 lata.

OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą, będące we władaniu Spółki grunty i inne nieruchomości w Porcie, były w całości wykorzystywane. Nie wystąpiły przypadki sprzedaży majątku trwałego Spółki, a przy rozporządzaniu nieruchomościami nie była wymagana zgoda ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Obiekty infrastruktury portowej były utrzymane w stanie dostatecznym do użytkowania zgodnego z przeznaczeniem. Przeprowadzano kontrole okresowe obiektów budowlanych wchodzących w skład infrastruktury portowej. Zapewniono prowadzenie ksiąg obiektów budowlanych (w trakcie kontroli aktualizowane). Natomiast nie sporządzano w wymaganych okresach planów batymetrycznych akwenów portowych. Spółka, w celu zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w Porcie, posiadała „Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych portu Hel” oraz przeprowadzała ćwiczenia i szkolenia praktyczne w tym zakresie.

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

Opis stanu faktycznego

3.1. Przychody Spółki netto ze sprzedaży wyniosły odpowiednio w: 2018 r. – 2 466,0 tys. zł, 2019 r. – 2 565,0 tys. zł, 2020 r. – 2 765,0 tys. zł i 2021 r. – 3 267,0 tys. zł, a średnioroczne zatrudnienie w przeliczeniu na pełne etaty w poszczególnych latach objętych kontrolą nie przekroczyło 50 osób.

Uchwałą Nr 1 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki z dnia 21 września 2016 r. podjęto decyzję o sporządzaniu sprawozdań finansowych z zastosowaniem przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości³³ odnoszących się do tzw. jednostek małych³⁴.

W związku z powyższym Spółka sporządziła za poszczególne lata 2019-2021 sprawozdania finansowe, korzystając z uproszczeń określonych ustawowo³⁵ oraz skorzystała z możliwości niesporządzania sprawozdania z działalności jednostki³⁶, przy czym w okresie objętym kontrolą w Spółce nie wystąpiła okoliczność dotycząca nabycia udziałów własnych.

(akta kontroli str. 522, 525, 531-533)

Wartość obliczonych wskaźników za lata 2019-2021:

- wskaźnik bieżącej płynności finansowej (*aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe*): 13,96; 9,37; 8,82;
- stopa zadłużenia aktywów (*zobowiązania i rezerwy na zobowiązania / aktywa ogółem*): 0,09; 0,09; 0,09;
- wskaźnik produktywności majątku (*przychody ze sprzedaży netto / aktywa ogółem*): 4,29; 4,68; 5,34;
- wskaźnik ogólnej oceny finansowej (*kapitał własny: kapitał obcy / majątek trwały: majątek obrotowy*): 0,51; 0,46; 0,54;
- stopień zużycia majątku trwałego (*[wartość brutto aktywów trwałych: wartość netto aktywów trwałych]*): 0,11; 0,11; 0,12.

Wartość uzyskiwanych przez Spółkę przychodów za lata 2019-2021 wyniosła:

- ogółem: 2 773,5 tys. zł; 2 995,1 tys. zł; 3 442,3 tys. zł;
- wg rodzajów:
 - a) 2019 r.: przychody netto ze sprzedaży: 2 565,1 tys. zł (dzierżawa i najem nieruchomości, obiektów, urządzeń i instalacji portowych – 1 231,8 tys. zł; opłaty postojowe – 585,4 tys. zł; opłaty za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej – 501,4 tys. zł; usługi komunalne [refaktura] – 21,4 tys. zł; sprzedaż energii – 225,1 tys. zł); pozostałe przychody operacyjne: 180,2 tys. zł, przychody finansowe (odsetki): 28,2 tys. zł;
 - b) 2020 r.: przychody netto ze sprzedaży: 2 764,7 tys. zł (dzierżawa i najem nieruchomości, obiektów, urządzeń i instalacji portowych – 1 362,5 tys. zł; opłaty postojowe – 644,5 tys. zł; opłaty za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej – 488,0 tys. zł; usługi komunalne [refaktura] – 30,6 tys. zł; sprzedaż energii – 239,1 tys. zł); pozostałe przychody operacyjne: 222,1 tys. zł; przychody finansowe (odsetki): 8,3 tys. zł;

³³ T. j. Dz.U. z 2021 r. poz. 217 ze zm. – dalej: „ustawa o rachunkowości”

³⁴ Art. 46 ust. 5 pkt 5, art. 47 ust. 4 pkt 5, art. 48 ust. 4, art. 48a ust. 4, art. 48b ust. 5 i art. 49 ust. 5 ustawy o rachunkowości.

³⁵ Załącznik nr 5 do ustawy o rachunkowości – Zakres informacji wykazywanych w sprawozdaniu finansowym, o którym mowa w art. 45 ustawy, dla jednostek małych korzystających z uproszczeń odnoszących się do sprawozdania finansowego.

³⁶ Art. 49 ust. 5 ustawy o rachunkowości

- c) 2021 r.: przychody netto ze sprzedaży: 3 266,6 tys. zł (dzierżawa i najem nieruchomości, obiektów, urządzeń i instalacji portowych – 1 517,5 tys. zł; opłaty postojowe – 842,0 tys. zł; opłaty za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej – 600,5 tys. zł; usługi komunalne [refaktura] – 29,9 tys. zł; sprzedaż energii – 276,6 tys. zł); pozostałe przychody operacyjne: 175,1 tys. zł; przychody finansowe (odsetki): 0,7 tys. zł.

Wartość ponoszonych przez Spółkę kosztów za lata 2019-2021 wyniosła:

- ogółem: 2 524,0 tys. zł; 3 475,4 tys. zł; 3 233,4 tys. zł;
- wg rodzajów (kolejno: koszty działalności operacyjnej, pozostałe koszty operacyjne, koszty finansowe):
 - a) 2019 r.: 2 450,6 tys. zł; 73,4 tys. zł; 0 tys. zł;
 - b) 2020 r.: 3 471,9 tys. zł; 3,5 tys. zł; 0 tys. zł;
 - c) 2021 r.: 3 220,6 tys. zł; 11,1 tys. zł; 1,8 tys. zł.

Wartość wynagrodzeń w latach 2019-2021 ogółem wyniosła 2 792,6 tys. zł, w tym:

- Zarządu – łącznie stałe i zmienne: 2019 r. – 107,8 tys. zł, w tym zmienne 8,4 tys. zł; 2020 r. – 114,4 tys. zł, w tym zmienne 9,7 tys. zł; 2021 r. – 116,7 tys. zł, w tym zmienne 9,6 tys. zł; łącznie: 338,9 tys. zł;
- Rady Nadzorczej: 2019 r. – 39,2 tys. zł; 2020 r. – 39,2 tys. zł; 2021 r. – 37,2 tys. zł; łącznie: 115,6 tys. zł;
- Pracowników etatowych: 2019 r. – 719,1 tys. zł; 2020 r. – 758,1 tys. zł; 2021 r. – 801,4 zł; łącznie: 2 278,5 zł oraz zleceniobiorców: 2019 r. – 23,2 tys. zł, 2020 r. – 9,6 tys. zł, 2021 r. – 26,8 tys. zł; łącznie: 59,6 tys. zł.

Wartość aktywów wyniosła odpowiednio:

- trwałych: 2019 r. – 61 606,4 tys. zł; 2020 r. – 61 297,8 tys. zł; 2021 r. – 61 211,5 tys. zł;
- obrotowych: 2019 r. – 3 049,2 tys. zł; 2020 r. – 2 675,0 tys. zł; 2021 r. – 3 204,7 tys. zł.

Wartość kapitału własnego wynosiła odpowiednio: 58 952,2 tys. zł; 58 471,9 tys. zł; 58 680,9 tys. zł; wartość zobowiązań: 5 703,4 tys. zł; 5 500,8 tys. zł; 5 735,3 tys. zł.

Wielkość zatrudnienia: Zarząd – 1 etat/osoba, pracownicy – 13 etatów/osób, zleceniobiorcy: 2019 r. – 6 osób, lata 2020-2021 – 3 osoby, Rada Nadzorcza – 3 osoby.

(akta kontroli str. 522-525, 534-618)

3.2. Zysk/strata w okresie objętym kontrolą wyniosły:

- 2019 r. – zysk: 249,4 tys. zł;
- 2020 r. – strata: 480,2 tys. zł, powód: konsekwencja sfinansowania prac remontowych, w szczególności na Falochronie Zachodnim, remonty zostały sfinansowane ze środków własnych, strata została pokryta z kapitału zapasowego;
- 2021 r. – zysk: 209,0 tys. zł.

(akta kontroli str.

382, 547, 549, 555-556, 561, 563, 569, 571, 575, 581, 587, 589)

W okresie pandemii COVID-19 Spółka została zwolniona z opłacania składek ZUS w okresie IV-VI 2020 r. w kwocie 42,3 tys. zł; nie odnotowano pogorszenia wyników działalności.

(akta kontroli str. 382-383, 571)

3.3 Wszystkie elementy infrastruktury portowej poza akwenami³⁷ zostały ujęte w ewidencji księgowej³⁸ w wartości początkowej (wartość brutto), natomiast ustalenie ich bieżącej wartości umożliwiało zestawienie z wartościami umorzonymi tych środków trwałych³⁹ (wartość netto).

Zgodnie z księgą wieczystą⁴⁰ działka gruntu nr 573/33 pod akwenami jest własnością Skarbu Państwa w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Gdyni.

Użytkowany przez Spółkę i ujęty w jej ewidencji księgowej Pirs Wewnętrzny jest posadowiony na działce gruntu nr 573/32, która zgodnie z księgą wieczystą⁴¹ stanowi własność Skarbu Państwa. Pismem z 18 grudnia 2017 r. Spółka wystąpiła do Starosty Puckiego z wnioskiem o oddanie w użytkowanie wieczyste m.in. ww. działki gruntu. Prezes Zarządu wyjaśniła, że *„według informacji uzyskiwanych telefonicznie ze Starostwa Powiatowego jest on na końcowym etapie realizacji, po uzupełnieniach wymaganych przez Wojewodę Pomorskiego”*. Okoliczność ta została potwierdzona przez Starostę Powiatowego⁴² wskazując, iż *„(...) postępowanie jest w toku. W dniu 13 kwietnia 2022 r. do Wojewody Pomorskiego został przesłany operat szacunkowy w celu oddania w użytkowanie wieczyste na poprawę warunków zagospodarowania nieruchomości przyległej oddanej w użytkowanie wieczyste na rzecz Zarządu Portu Morskiego Hel Sp. z o.o., jako uzupełnienie wniosku postępowania”*.

Ponadto Prezes Zarządu wyjaśniła, że *„Pirs wewnętrzny został wybudowany przez przedsiębiorstwo państwowe PUP Koga w Helu w ramach wszczętej procedury budowlanej, uzyskanej decyzji pozwolenia na budowę z dnia 31.12.1999 r. i przeprowadzonej w całości inwestycji jego budowy zakończonej uzyskaniem pozwolenia na jego użytkowanie. Po zakończeniu budowy Pirs został wpisany do ewidencji środków trwałych. W późniejszym okresie Urząd Morski dokonał wydzielenia odpowiedniej działki, na której został wybudowany pirs, co spowodowało podjęcie działań przez Zarząd Portu zmierzających do ujawnienia tej działki w księgach wieczystych (aktualnie sprawa nadal jest procedowana w Starostwie Powiatowym w Pucku)”*.

Pomimo, iż Falochron Zachodni i Pirs Rybacki stanowią odrębne nieruchomości, a także odrębne elementy infrastruktury portowej, to w ewidencji księgowej Spółki został ujęty w jednej pozycji, natomiast kwota księgowa stanowi sumę wartości obu nieruchomości. Prezes Zarządu wskazała, iż *„(...) Falochron Zachodni z Pirsem Rybackim jest następstwem wcześniejszego zakwalifikowania integralnie ze sobą połączonych budowli hydrotechnicznych w jedną całość funkcjonalną, co powodowało, że praktycznie od okresu działalności przedsiębiorstwa państwowego do chwili obecnej w klasyfikacji środków trwałych ta infrastruktura występuje pod jedną pozycją. Aktualnie ze względu na wszczęte przez Urząd Morski działania zmierzające do aktualizacji zarządzenia (...)”⁴³ prawidłowe wykazanie infrastruktury portowej objętej granicami portu Helu zostanie dokonane poprzez sprostowanie i oznaczenie pod nazwą: Falochron Zachodni z Pirsem Rybackim”*.

W porcie Hel stałe znaki nawigacyjne: światło wejściowe zielone i światło wejściowe czerwone oraz systemami zasilania wraz z liniami kablowymi, a także z systemem ich synchronizacji stanowią infrastrukturą zapewniającą dostęp do portu⁴⁴. Infrastruktura

³⁷ Akweny portowe – baseny: awanport, rybacki, jachtowy.

³⁸ Konta 011/20-07, 08, 10, 11, 13, 21, 27, 28, 36, 41, 43, 45, 47, 50, 59, 61, 62, 68, 78, 86, 87, 88, konta 011/22-10, 11, 91, 92.

³⁹ Konta 071/20-07, 08, 10, 11, 13, 21, 27, 28, 36, 41, 43, 45, 47, 50, 59, 61, 62, 68, 78, 86, 87, 88, konto 071/22-10, 11, 91, 92.

⁴⁰ GD2W/00060217/6

⁴¹ GD2W/00032177/8

⁴² Pismo nr GN.6841.1.2021 z dnia 23 maja 2022 r.

⁴³ Dz. Urz. Woj. Pom. z 2018 r. poz. 2931.

⁴⁴ Zarządzenie 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

ta administrowana przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni i nie jest ujęta w ewidencji księgowej kontrolowanej jednostki.

(akta kontroli str. 399, 407, 619-678)

Wskazana wcześniej, nabyta w drodze zamówienia udzielonego przez Spółkę, instalacja fotowoltaiczna została ujęta w ewidencji księgowej środków trwałych⁴⁵ w miesiącu wydania dowodu przyjęcia tego środka trwałego do używania.

(akta kontroli str. 679-680)

Ostatnią inwentaryzację przeprowadzono według stanu na 31 grudnia 2021 r. Sporządzone zestawienia sald inwentaryzacyjnej grupy składników aktywów trwałych obejmowały środki trwałe stanowiące infrastrukturę portową.

(akta kontroli str. 383, 389-396)

Z przedłożonej do kontroli dokumentacji wynika, że poza akwenami portowymi⁴⁶ wszystkie elementy infrastruktury portowej, w tym objęte szczegółową kontrolą falochrony, nabrzeża i pirsy⁴⁷, zostały ujęte w ewidencji majątku według Klasyfikacji Środków Trwałych – grupa 2 *Obiekty inżynierii lądowej i wodnej*.

(akta kontroli str. 681-714)

Spółka posiada niewykorzystywane studnie wody wraz z obiektem stacji pomp położone poza obszarem portu. Prezes Zarządu wyjaśniła, że są „nieczynne od roku 1998, kiedy to z uwagi na koszty eksploatacji podjęto decyzję o podłączeniu do miejskiej sieci wodociągowej zasilanej ze zmodernizowanych ujęć wody. Obecnie rozważane są warianty przejęcia studni przez Gminę Miejską Hel w celu zorganizowania ujęcia wody dla powstającej nowej dzielnicy miasta w obszarze byłego portu wojennego. Nie dokonaliśmy aktualizacji wyceny środków trwałych z powodu ich wartości”.

(akta kontroli str. 383)

W okresie objętym kontrolą Spółka wydatkowała uzyskane przychody na utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej oraz pokrycie bieżących kosztów utrzymania Spółki jako podmiotu wykonującego działalność w zakresie zarządzania portem. Spółka nie realizowała innych zadań poza zarządzaniem portem w Helu.

Prezes Zarządu wskazała, iż „generowane z działalności Spółki Zarząd Portu Morskiego Hel przychody pokrywają koszty związane z utrzymaniem infrastruktury portowej i jej remonty w minimalnym zakresie (...) Uzyskiwane przychody w istniejącym stanie prawnym i faktycznym Spółki nie pokrywają i nigdy nie pokryją potrzeb związanych z budową i rozbudową tej infrastruktury – tak kosztownych elementów jak nabrzeża portowe, pirsy ani falochrony (...)”.

Ponadto Prezes Zarządu wskazała, iż wnioski z 2017 r. i z 2019 r. o dofinansowanie na realizację remontów infrastruktury portowej odrzucono z powodu negatywnej opinii ministra właściwego ds. gospodarki morskiej.

(akta kontroli str. 400, 402-404, 715-752)

W okresie objętym kontrolą, jak wyjaśniła Prezes Zarządu, Gmina Miasta Hel nie dokapitalizowała Spółki.

(akta kontroli str. 401)

porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2012 r., poz. 3960).

⁴⁵ Konto 011/33-48

⁴⁶ Spółka nie posiadała w ewidencji majątku pozycji „Grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi”.

⁴⁷ Falochrony: Zachodni i Południowy, Nabrzeża: Wyładunkowe, Wyposażeniowe i Remontowe, Pirsy: Kaszubski, Rybacki i Wewnętrzny

3.4. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale 2016 r. wyniosło 4403,78 zł⁴⁸, natomiast wielokrotności wynikające z ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami⁴⁹ w odniesieniu do kontrolowanej Spółki wynosiły w przypadku:

- członka Rady Nadzorczej – w wysokości nieprzekraczającej iloczynu podstawy wymiaru oraz mnożnika 0,75, przy czym wynagrodzenie członków organu nadzorczego mogło być podwyższone do 10% ze względu na funkcję pełnioną w organie nadzorczym spółki lub uczestnictwo w funkcjonującym w jego ramach Komitecie⁵⁰,
- członka Zarządu – wynagrodzenie stałe: od dwukrotności do czterokrotności podstawy wymiaru⁵¹, natomiast wynagrodzenie zmienne mogło wynosić maksymalnie 50% wynagrodzenia podstawowego w poprzednim roku obrotowym⁵².

Wynagrodzenie członków Rady Nadzorczej ustalono Uchwałą Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Nr 1 z dnia 23 listopada 2018 r., które wynosiło: w przypadku przewodniczącego – 1 370 zł, w przypadku członka – 950 zł. W oparciu o wydruki zestawień wynagrodzeń członków Rady Nadzorczej z systemu kadrowego Spółki ustalono, że wynagrodzenia te zostały wypłacone zgodnie z ww. Uchwałą. Maksymalny ustawowy poziom wynagrodzeń w Radzie Nadzorczej nie został przekroczony.

(akta kontroli str. 762-764, 782-791)

Realizując przepisy ustawy o zasadach kształtowania wynagrodzeń w drodze Uchwały nr 2 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki z 26 czerwca 2017 r. ukształtowano wynagrodzenie całkowite Prezesa Zarządu Spółki, które składa się z części stałej, stanowiącej wynagrodzenie miesięczne podstawowe oraz z części zmiennej, stanowiącej wynagrodzenie uzupełniające za rok obrotowy Spółki. Uwzględniając skalę działalności Spółki, w szczególności wartość jej aktywów, osiągnięte przychody i wielkość zatrudnienia ustalono, iż wynagrodzenie stałe będzie wynosiło 2,5-krotność podstawy wymiaru stanowiącego wysokość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku 2016 ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Na podstawie przedłożonych do kontroli zestawień list płac obejmujących wynagrodzenia Prezesa Zarządu Spółki w latach 2019-2021 stwierdzono, że w tym okresie do naliczenia wypłat zastosowano przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale odpowiednio: 2018 r., 2019 r. oraz 2020 r.

Zgodnie z listami płac wynagrodzenie stałe Prezesa Zarządu w okresie objętym kontrolą wyniosło: 2019 r. – 12 680 zł miesięcznie (152 160 zł rocznie), 2020 r. – 13 420 zł miesięcznie (161 040 zł rocznie), 2021 r. – w styczniu: 13 572,35 zł, w pozostałych miesiącach: 14 140 zł (169 112,35 zł rocznie).

Maksymalny ustawowy poziom wynagrodzeń Prezesa Zarządu nie został przekroczony, natomiast przekroczono ustaloną ww. Uchwałą 2,5-krotność podstawy wymiaru wynagrodzenia stanowiącego wysokość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym

⁴⁸ Dz. Urz. GUS z 2017 r., poz. 3.

⁴⁹ T.j. Dz.U. z 2020 r., poz.1907 ze zm.. – dalej: „ustawa o zasadach kształtowania wynagrodzeń”

⁵⁰ Art. 10 ust. 1 pkt 1 i 2 ww. ustawy.

⁵¹ Art. 4 ust. 2 pkt 2 ww. ustawy.

⁵² Art. 4 ust. 5

kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

(akta kontroli str. 753-761, 767-781)

Stwierdzona
nieprawidłowość

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

Wynagrodzenie stałe Prezesa Zarządu Spółki w kontrolowanym okresie przekroczyło wysokość ustaloną w Uchwale nr 2 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki z 26 czerwca 2017 r. na podstawie art. 4 ust. 2 pkt 2 ustawy o zasadach kształtowania wynagrodzeń. Na tak ustalonej podstawie, przy uwzględnieniu wysokości przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale 2016 r. ogłoszonych przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (4 403,78 zł) oraz przepisów ustaw o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustaw budżetowych na rok – odpowiednio: 2019⁵³, 2020⁵⁴ i 2021⁵⁵, wielkość wynagrodzenia Prezesa Zarządu nie mogła przekroczyć w poszczególnych latach objętych kontrolą kwoty 11 009,45 zł⁵⁶. Tymczasem suma wynagrodzeń w latach 2019-2021 wyniosła odpowiednio: 152 160 zł, 161 040 zł i 169 112,35 zł, tj. łącznie 481 312,35 zł i była wyższa od sumy wynikającej z przepisów, wynoszącej 396 340,20 zł, o kwotę 84 972,15 zł.

Należy również zaznaczyć, iż wystąpiło ryzyko nieprawidłowego ustalenia wynagrodzenia zmiennego na podstawie nieprawidłowego naliczenia wynagrodzenia stałego. Ta okoliczność prowadzi do stwierdzenia o także niewłaściwym ustaleniu tego wynagrodzenia.

Wyjaśniając powyższe Prezes Zarządu wskazała, iż „(...) *Wprowadzenie ograniczeń co do ustalania podstawy wymiaru wynagrodzenia członków zarządu w ustawach okołobudżetowych miało na celu wyłącznie zamrożenie górnej ustawowej granicy tych wynagrodzeń. Jest to okolicznością niebudzącą wątpliwości, gdyż takie zmiany lub jej uszczegółowienia nie wprowadzono w ustawie z dnia 9 czerwca 2019 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami. Wobec powyższego odstępstwo od ustawowego zamrożenia podstawy zawarte w ustawie okołobudżetowej jest dopuszczalne, pod warunkiem że wynagrodzenie członka organu zarządzającego – to jest Prezesa Zarządu spółki ze 100% udziałem gminy – zostało ustalone w uchwale zgromadzenia wspólników i w zawartej z nim umowie (...)*”.

Zdaniem NIK wspomniane w ww. wyjaśnieniach odstępstwo nie znajduje uzasadnienia, bowiem intencją ustawodawcy było odejście od ustalania maksymalnego poziomu wynagrodzeń poprzez dostosowanie limitów wysokości wynagrodzeń do skali działalności spółek oraz niestosowania ograniczeń w zakresie wysokości wynagrodzeń i innych świadczeń. W uchwałach w sprawie zasad kształtowania wynagrodzeń członków organów zarządzających i nadzorczych spółek, wskazywano na konieczność waloryzacji wynagrodzeń w sposób przewidziany w art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy o zasadach kształtowania wynagrodzeń. NIK zauważa jednak, że ustawy okołobudżetowe „zamrażające” podstawę wymiaru, o której mowa w ww. przepisie, zawierają normy bezwzględnie obowiązujące, kształtujące wysokość wynagrodzenia tak członków zarządu, jak i rad nadzorczych bez względu na wolę wyrażoną w umowach o zarządzanie czy w uchwałach w sprawie zasad kształtowania

⁵³ Art. 22 ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustaw budżetowych na rok 2019 (Dz. U. z 2018 r. poz. 2435).

⁵⁴ Art. 31 ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustaw budżetowych na rok 2020 (Dz. U. z 2020 r. poz. 278).

⁵⁵ Art. 15 ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustaw budżetowych na rok 2021 (Dz. U. z 2020 r. poz. 2400).

⁵⁶ Iloczyn mnożnika w wysokości 2,5 oraz podstawy wymiaru w kwocie 4 403,78 zł.

wynagrodzeń członków organu nadzorczego. Charakter norm bezwzględnie obowiązujących oznacza, że kształtują one skutki czynności prawnej nawet wbrew odmiennej woli stron wyrażonej w oświadczeniach woli.

Z listy płac za I kwartał 2022 r. wynika, iż wynagrodzenia Prezes Zarządu w dalszym ciągu wzrasta, mimo dalszego zamrożenia wynagrodzeń⁵⁷.

(akta kontroli str. 767-781)

OCENA CZĄSTKOWA

Sytuacja ekonomiczno-finansowa i majątkowa Spółki w okresie objętym kontrolą wskazywała na właściwe funkcjonowanie podmiotu zarządzającego portem. W przypadku wystąpienia straty została ona pokryta z wcześniej wypracowanych zysków, a zatem nie wywołała zachwiania działalności Spółki. Infrastruktura portowa była prawidłowo ewidencjonowana, natomiast przychody Spółki były przeznaczane na cele określone ustawowo. Nieprawidłowość w zakresie prowadzonej gospodarki finansowo-księgowej stanowiło przekroczenie wielkości wynagrodzenia Prezesa Zarządu Spółki.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, uwzględniając podjęte w trakcie kontroli działania, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

1. Uzupelnienie Planu rozwoju portu o wymagane przepisami informacje.
2. Sporządzanie planów batymetrycznych Portu z wymaganą częstotliwością.
3. Zawnioskowanie do Zgromadzenia Wspólników Spółki o weryfikację wynagrodzenia Prezesa Zarządu.

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

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

Obowiązek poinformowania NIK o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i 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.

⁵⁷ Art. 11 ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2022 (Dz. U. z 2021 r. poz. 2445).

Gdańsk, 6 lipca 2022 r.

Kontroler
Radosław Sobuś
Starszy inspektor kp.



.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku
Dyrektor

2 up.

p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku



.....
Ewa Duszka
podpis

