



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.006.04.2022

Wojciech Zdanowicz  
Dyrektor Urzędu Morskiego

Urząd Morski w Szczecinie  
Plac Stefana Batorego 4  
70-207 Szczecin

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Morski w Szczecinie <sup>1</sup> , Plac Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Wojciech Zdanowicz, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie <sup>2</sup> od 1 lipca 2017 r.
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 z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>3</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontrolerzy	Małgorzata Chabiniak, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/54/2022 z 13 kwietnia 2022 r.  Anna Jończyk, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/55/2022 z 13 kwietnia 2022 r., nr LSZ/100/2022 z 28 czerwca 2022 r.  Marzena Guzierowicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/95/2022 z 20 czerwca 2022 r.

(akta kontroli str. 1-5, 1740-1743)

## II. Ocena ogólna<sup>4</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą Dyrektor Urzędu, na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich<sup>5</sup>, wykonywał zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego w portach morskich w Lubinie, Wolinie, Trzebieży i Dźwirzynie. Zgodnie z obowiązującymi przepisami planowano rozwój portów. Sporządzone plany rozwoju ww. czterech portów morskich<sup>6</sup> obejmowały okres pięcioletni i zawierały niezbędne dane. Jednakże do kwietnia 2022 r. nie opublikowano ich w Biuletynie Informacji Publicznej<sup>7</sup> Urzędu. Realizowanie i nadzór rozwoju portów przebiegało prawidłowo. W portach tych, stosownie do potrzeb i możliwości finansowych Urzędu, wykonywano zadania polegające na budowie, modernizacji i utrzymaniu infrastruktury portowej. Urząd

<sup>1</sup> Dalej: Urząd lub UMS.

<sup>2</sup> Dalej: Dyrektor lub Dyrektor UMS.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623; dalej: ustawa o NIK.

<sup>4</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej. W niniejszym wystąpieniu pokontrolnym zastosowano ocenę opisową.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 491, ze zm.; dalej: ustawa o portach.

<sup>6</sup> Dalej: plany rozwoju.

<sup>7</sup> Dalej: BIP.

aktywnie pozyskiwał unijne środki finansowe, głównie w ramach Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze<sup>8</sup>, mając na uwadze, że stan infrastruktury ma bezpośredni wpływ na funkcjonowanie i rozwój portu.

Wybrane do kontroli cztery zamówienia publiczne dotyczące małych portów zostały udzielone zgodnie z przepisami Prawa zamówień publicznych<sup>9</sup>. Stwierdzone nieprawidłowości w zakresie rzetelności dokumentowania dwóch prowadzonych postępowań o udzielenie zamówień, biorąc pod uwagę charakter naruszeń, nie miały istotnych skutków dla działalności jednostki w kontrolowanym obszarze. Zawarte w wyniku zamówień umowy w wystarczającym stopniu zabezpieczyły interesy Urzędu. Zapewniono należyty nadzór nad sposobem ich realizacji.

Nieruchomości będące w posiadaniu Urzędu w portach w Lubinie, Wolinie, Trzebieży i Dźwirzynie wykorzystywano gospodarczo w niewielkim stopniu. Obiekty infrastruktury portowej były poddawane okresowym kontrolom stanu technicznego. Dla wszystkich objętych badaniem sześciu elementów infrastruktury portowej właściwie prowadzono książki obiektów budowlanych. Wydane zalecenia były realizowane na bieżąco, z wyjątkiem zaleceń dotyczących przystani dalbowej w Trzebieży.

Urząd zachowywał i przestrzegał wymogów bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszących się do obiektów portowych. Jednak jako podmiot władający budowlami morskimi na obszarze małych portów morskich, Urząd nie zapewnił przestrzegania przepisów dotyczących podstawowych wymogów ochrony przeciwpożarowej, ponieważ: nie aktualizował planów zwalczania zagrożeń wód portowych wszystkich czterech portów, z opóźnieniem dokonał wymiany hydrantów w porcie w Trzebieży.

W okresie objętym kontrolą w małych portach nie wykonywano na zlecenie Urzędu prac pogłębiarskich w akwenach portowych stanowiących infrastrukturę portową, ponieważ w wyniku przeprowadzonych pomiarów nie stwierdzono wypłyceń ograniczających dostęp do portu.

Przychody uzyskane przez Urząd z opłat portowych w całości odprowadzono na rachunek budżetu państwa.

Środki trwale, w tym grunty pod wodami, zostały prawidłowo ujęte w ewidencji majątkowej, z uwzględnieniem zasad Klasyfikacji Środków Trwałych<sup>10</sup> i w większości wycenione. Nie dokonano wyceny 19 działek stanowiących grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi, wskutek czego ich wartości nie ujęto w księgach, tym samym w sprawozdaniach finansowych (bilansach). Ponadto zapisy w ewidencji majątkowej i księgowej - w przypadku jednego środka trwałego - wprowadzone zostały w niewłaściwym okresie sprawozdawczym i z opóźnieniem, w tym zapisu w księgach dokonano po terminie sporządzenia sprawozdania finansowego Urzędu za rok 2021. W wyniku oględzin komputerowego systemu finansowo-księgowego stwierdzono też, że w księgach rachunkowych nie wprowadzono kont analitycznych dla ewidencji środków trwałych w podstawowym układzie grup według KŚT.

Wbrew obowiązкови wynikającemu z ustawy o portach Dyrektor UMS, w stosownym akcie prawa miejscowego, nie określił prawidłowo i rzetelnie akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej portów morskich objętych terytorialnym zakresem działania Dyrektora.

---

<sup>8</sup> Dalej: PO Rybactwo i Morze.

<sup>9</sup> Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych – Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. (obowiązująca do 31 grudnia 2020 r.); dalej: Pzp.

<sup>10</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 października 2016 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych (KŚT); Dz.U. poz. 1864; dalej: rozporządzenie w sprawie KŚT.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe<sup>11</sup> kontrolowanej działalności

OBSZAR	<b>1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego.</b>
Opis stanu faktycznego	<p>1.1. W objętym kontrolą okresie, na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy o portach, Dyrektor zarządzał<sup>12</sup> czterema portamiorskimi<sup>13</sup> w: Wolinie, Trzebieży, Lubinie i od 1 kwietnia 2020 r. portem w Dźwirzynie<sup>14</sup>.</p> <p>Zgodnie z regulaminem organizacyjnym Urzędu<sup>15</sup> sprawy dotyczące m.in. zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w których nie powołano podmiotu zarządzającego, planowanie rozwoju tych portów, należało do obowiązków właściwych terytorialnie Kapitanatów Portu.</p> <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 12, 17, 911a-i)</p> <p>W lutym 2020 r. Urząd, działając na podstawie z art. 7 ust. 2a ustawy o portach, opracował plany rozwoju obejmujące porty w Wolinie, Trzebieży, Lubinie, zaś w styczniu 2022 r. - plan rozwoju dotyczący portu w Dźwirzynie.</p> <p style="text-align: right;">(akta kontroli str.12,18)</p> <p>Jacek Zawadzki Naczelnik Wydziału Dróg i Budowli Morskich Urzędu<sup>16</sup> wyjaśnił, że powodem niesporządzenia przez Urząd planów rozwoju dla ww. Portów za wcześniejszy objęty kontrolą okres było wejście w życie art. 7 ust. 2a ustawy o portach - nakładającego obowiązek jego sporządzenia - dopiero 17 września 2019 r. Dodatkowo w przypadku Portu Morskiego w Dźwirzynie, zarządzanie nim przed 1 kwietnia 2020 r. leżało w gestii Urzędu Morskiego w Słupsku.</p> <p>Ponadto Dyrektor wyjaśnił: (...) z dniem 1.04.2022 r. środkowy odcinek brzegu morskiego o dł.170 m administrowany przez UMSL podzielony został pomiędzy: Urząd Morski w Szczecinie odcinek o dł. 102 km (...). Przejęcie odcinka brzegu morskiego o długości 102 km wymagało w pierwszej kolejności zapoznania terenu, infrastruktury technicznej oraz zrealizowanych zadań (wyd. bieżące, inwestycyjne, z udziałem środków BE) i tych w trakcie realizacji. Dotyczyło to również poznania pracowników zniesionej placówki, których dotychczasowe obowiązki wynikające z karty obowiązków pracownika, nie były tożsame z obowiązującą strukturą organizacyjną UMS z jednoczesnym zachowaniem ciągłości pracy UMS (również nowo włączonego terenu po zniesionym UMSL). Rok 2020 był trudnym rokiem dla Urzędu Morskiego Szczecinie, jak również gdyńskiego i zniesionego słupskiego po 65 latach istnienia placówki. Rozpoczęte prace jakie nastąpiły od roku 2020, tj. przeniesienie dokumentów, relokacja pracowników Szczecin-Gdynia pomiędzy dwoma obiektami w Słupsku zostały wstrzymane przez pandemię COVID-19 (praca zdalna, ograniczenie kontaktów, absencja pracowników administracji morskiej). Dlatego dopiero w kolejnym roku kalendarzowym można było przystąpić do przewiezienia kolejnych dokumentów, ich skatalogowanie z podziałem</p>

<sup>11</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>12</sup> Wykonuje zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem.

<sup>13</sup> Niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej (w rozumieniu ustawy o portach); dalej: małe porty.

<sup>14</sup> Wcześniej port w Dźwirzynie podlegał pod Urząd Morski w Słupsku, który został zniesiony z dniem 1 kwietnia 2020 r. na mocy § 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku (Dz. U. poz. 91).

<sup>15</sup> Zarządzenie Wewnętrzne Dyrektora nr 31 z 18 listopada 2019 r. w sprawie regulaminu organizacyjnego.

<sup>16</sup> Dalej: Wydział DBM.

*na infrastrukturę portową, przystanie, przeglądy budowli hydrotechnicznych, itp. Powyższe długotrwałe składowe wpłynęły na fakt, że przedmiotowy Plan Rozwoju Portu w Dźwirzynie mógł być sporządzony przez Urząd Morski w Szczecinie dopiero w roku 2022 (zniesiony urząd nie sporządzał przedmiotowych planów). (...).*

(akta kontroli str. 23, 31, 1207, 1218, 1232, 1250, 1260)

Plany rozwoju zostały opracowane na okres pięciu lat (odpowiednio: na lata 2020-2025 dla portów w Wolinie, Trzebieży i Lubinie i 2022-2027 dla portu w Dźwirzynie) i ujęto w nich dane wymagane w art. 7 ust. 2b ustawy o portach. Zawierały m.in. opis portu, stan prawny, elementy wchodzące w skład infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portu, sposób wykorzystania portu morskiego, informacje dotyczące zakładanego rozwoju portu wraz ze wskazaniem planowanych inwestycji oraz źródeł finansowania<sup>17</sup>, zakładane maksymalne parametry statków obsługiwanych przez port (zanurzenie, długość, szerokość), wielkość potencjału przeładunkowego wyrażoną odpowiednio w tonach lub TEU<sup>18</sup>, w tym wyładunku ryb oraz wielkość potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażoną w liczbie pasażerów<sup>19</sup>. Plany rozwoju portów nie były aktualizowane.

(akta kontroli str. 12, 18, 1214-1216, 1225-1231, 1240-1249, 1256-1259, 1642)

Plany rozwoju z lutego 2020 r. i stycznia 2022 r. zostały opublikowane w BIP Urzędu po rozpoczęciu czynności kontrolnych NIK, tj. 15 kwietnia 2022 r.

(akta kontroli str. 71, 75, 1204)

Plany rozwoju w głównych założeniach wskazywały na działania zmierzające do poprawy, remontu i utrzymania istniejącej infrastruktury. Zaplanowano następujące prace, finansowane ze środków unijnych lub budżetowych:

- Port w Lubinie: Przebudowa Nabrzeża Południowego w Basenie Rybackim – (środki unijne) oraz Remont Nabrzeża Postojowego z wyciągiem łodziowym (środki budżetowe);
- Port w Wolinie – budowa przystani morskiej (środki unijne) oraz finansowane ze środków budżetowych m.in.: bieżące utrzymanie nabrzeży postojowych przy obrotowym moście drogowym i Północno-Zachodnim, montaż nowego systemu odbojowego na Nabrzeżu Postojowym Rybackim odcinek północny i remont placu przylegającego do nabrzeża, bieżące utrzymanie odcinek południowy Nabrzeża Postojowego Rybackiego i Nabrzeża Przeładunkowego, bieżące utrzymanie dalby odbojowej;
- Port w Dźwirzynie – bieżąca konserwacja Nabrzeża Oczepowego, Postojowego i Basenu Postojowego, oraz remonty: Falochronów, umocnienia Strony Zachodniej, Nabrzeża przy basenie, slipu, nabrzeża Oczepowego Zachodniego i basenu Osadowego, umocnienia Strony Wschodniej (ze względu na wysoki koszt prac remontowych prace zaplanowano do przeprowadzenia w perspektywie 2-4 lat) - brak wskazania źródeł finansowania;
- Port w Trzebieży bieżące utrzymanie: Przystani dalbowej wzdłuż Wyspy Falochronowej, Nabrzeża Południowego w Basenie Żeglarskim, Nabrzeża PRCiP i Nabrzeża Postojowego Urzędu Morskiego odcinek J-K i I-J, utrzymanie Nabrzeża Tranzytowego i wymiana systemu odbojowego oraz naprawa betonowego oczepu, przebudowa Nabrzeża Postojowo Rybackiego

<sup>17</sup> W przypadku portu w Dźwirzynie nie podano źródeł finansowania, plan rozwoju przewidywał prace remontowe, nie zaś inwestycje.

<sup>18</sup> Twenty – foot equivalent unit – jednostka standardowa odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO; 1 TEU = 1 kontener 20-stopowy ISO; jednostka służąca do przeliczenia kontenerów o różnej długości oraz do opisywania i porównywania statków lub terminali kontenerowych.

<sup>19</sup> Zastrzeżenie, że: 1) port w Lubinie, jako port rybacki, nie jest wykorzystywany przez jednostki turystyczno-rekreacyjne z uwagi na brak miejsc postojowych w basenie rybackim; 2) port w Dźwirzynie, z uwagi na brak typowych nabrzeży w porcie, nie realizuje przeładunków i składowania towarów.

w Basenach nr 1 i 2 wraz z wyciągiem łodziowym, przebudowa placu składowego przylegającego do Nabrzeży Tranzytowego i PRCiP wraz z remontem drogi (środki budżetowe).

(akta kontroli str. 12,17,1214-1215, 1225-1229, 1240-1246)

Urząd nie określił wewnętrznych procedur dotyczących sporządzania planów rozwoju.

(akta kontroli str. 1260)

Odnośnie sposobu realizowania tego zadania i przyjętych mierników / wskaźników realizacji celów określonych w planach rozwoju, Jacek Zawadzki Naczelnik Wydziału DBM wyjaśnił: *Dla budowli hydrotechnicznych, będących na stanie UMS, Wydział DBM dokonuje kontroli zgodnie z wymogami ustawy Prawo budowlane. Budowle są poddawane kontrolom stanu technicznego i na ich podstawie planowane remonty i ewentualne przebudowy. Prace konserwacyjne, remontowe oraz związane z przebudową prowadzone są wg corocznych planów budżetu (w zależności od stopnia pilności i posiadanych środków w danym roku budżetowym). Monitoring realizacji prac odbywa się między innymi za pomocą mierników przypisanych do budżetu zadaniowego UMS. Również w ramach planów działalności komórek organizacyjnych UMS corocznie określone są mierniki określające stopień realizacji celu. Dla Wydziału Dróg i Budowli Morskich są to mierniki pn.: długość wybudowanej, przebudowanej i wyremontowanej infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów oraz ilość przeglądów budowli hydrotechnicznych podległych DBM.*

Ponadto Dyrektor Urzędu wyjaśnił: *W zakresie planowanych inwestycji – dla budowli hydrotechnicznych, będących na stanie UMS, Wydział Dróg i Budowli Morskich corocznie planuje potrzeby związane z koniecznością inwestycji zgodnie z zarządzeniem wewnętrznym Nr 16 Dyrektora (...) z dnia 11 czerwca 2012 r. w sprawie wprowadzenia w życie „Procedury planowania i realizacji inwestycji oraz remontów obiektów budowlanych w Urzędzie Morskim w Szczecinie” (...). Wszystkie potrzeby są zgłaszane do Wydziału Techniczno – Inwestycyjnego UMS. Następnie w zależności od wysokości otrzymanych środków finansowych na dany rok budżetowy Wydział TI dokonuje analizy potrzeb i realizowane są najbardziej potrzebne zadania (...).*

*Odrębne mierniki / wskaźniki realizacji celów założonych w planach rozwoju małych portów nie zostały wprowadzone w UMS. Na terenach portów morskich w Wolinie, Trzebieży i Lubinie zdecydowana część działalności portowej związana jest z aktywnością gmin i podmiotów jej podległych i prowadzona jest na terenach do nich należących. Działalność ta związana jest z obsługą pasażerską, turystyką żeglarską i rekreacją. Wszelkie działania inwestycyjne realizowane są przez gminy i przez nie zarządzane i kontrolowane. UMS nie uczestniczy, ani nie partycypuje w kosztach ich realizacji, w związku z tym nie prowadzi ich monitoringu.*

*Działalność rybacka w portach morskich prowadzona jest głównie na działkach UMS oraz terenach znajdujących się w zarządzie rybaków. UMS zajmuje się utrzymaniem budowli hydrotechnicznych, będących na stanie UMS, zlokalizowanych na terenie portów morskich.*

*Kapitanat Portu Kołobrzeg prowadzi statystyki dotyczące ilości zawinięć jednostek rybackich do portu morskiego w Dźwirzynie oraz ilości wyładowanych ryb w latach 2018-2021. W porcie w Dźwirzynie przeładunki ograniczone są tylko do wyładunku złowionych ryb, inne towary nie są obsługiwane (...).*

*Kapitanat Portu Świnoujście prowadzi statystyki dotyczące ilości zawinięć jednostek rybackich do portu morskiego w Lubinie oraz ilości wyładowanych ryb w latach 2018-2021. (...) W porcie w Lubinie przeładunki ograniczone są tylko do wyładunku złowionych ryb inne towary nie są obsługiwane. Kapitanat Portu w Trzebieży prowadzi statystyki dotyczące ruchu statków oraz przeładunków w Porcie Trzebież i Wolin (...).*

*W 2021 r., w obszarze działalności Kapitanatu Portu Trzebież, w ramach realizacji projektu „Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m”, przeładowywany był ze statków dostawczych na barki kamień – materiał do budowy (umocnienia) nowopowstałych sztucznych wysp refulacyjnych W22 i W28.*

*Operacje przeładunkowe odbywały się na Zalewie Szczecińskim przy granicy TWSS za zgodą i na warunkach określonych przez Urząd Morski w Szczecinie. (...). W okresie od kwietnia do listopada 2021 r., odnotowano 57 takich operacji, w których przeładowano łącznie 330 545,097 ton kamienia. (...).*

*W latach 2018 – 2021 w porcie Wolin, oprócz ryb, nie było przeładunków”.*

(akta kontroli str. 23, 30, 32-35, 1261)

*Dyrektor wyjaśnił: (...) ponieważ sporządzone przez Urząd Plany są dopiero realizowane, na chwilę obecną nie dokonywano jeszcze ewaluacji tych planów.*

(akta kontroli str. 12, 18)

*W trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK pozyskano informacje od właściwych gmin<sup>20</sup> – czy i w jakim zakresie plan rozwoju portu pokrywał się ze strategiami rozwoju danej gminy.*

(akta kontroli str. 23, 30, 32-35, 1261)

*Z informacji Wójta Gminy Kołobrzeg odnośnie Portu w Dźwirzynie wynika, że: Plan rozwoju portu morskiego w Dźwirzynie” (styczeń 2022) pokrywa się w pewnym stopniu ze „Strategią Rozwoju Gminy Kołobrzeg na lata 2016-2026”. Celem strategicznym Strategii Rozwoju Gminy jest m.in. rozwój funkcji turystyczno-wypoczynkowej, który ma zostać zrealizowany poprzez cel szczegółowy: rozszerzenie zakresu i standardu świadczonych usług oraz podniesienie poziomu bezpieczeństwa przybywających gości - tworzenie projektów i przedsięwzięć umożliwiających rozwój sportów wodnych w oparciu o zasoby portu w Dźwirzynie oraz na Jeziorze Resko (...). Cel ten ma zostać uzyskany dzięki wykorzystaniu nabrzeża portu. Wykorzystanie nabrzeża portu będzie możliwe m.in. poprzez planowane w „Planie rozwoju portu morskiego w Dźwirzynie” remonty: nabrzeża przy basenie, slipu oraz nabrzeża Oczepowego Zachodniego i basenu Osadowego (...). Planowane w Planie rozwoju portu remonty będą służyć również kolejnemu celowi strategicznemu jakim jest: kreowanie i rozwój turystyki w duchu zdrowia fizycznego i w zgodzie ze środowiskiem naturalnym - rozwój sportów wodnych w oparciu o zasoby i infrastrukturę m.in. portu w Dźwirzynie.*

(akta kontroli str. 1515, 1521)

*Burmistrz Gminy Międzyzdroje podał: Strategia Gminy Międzyzdroje na lata 2014 - 2025 nie odnosi się w swojej treści do działalności Portu Morskiego w Lubinie. Przyjęta w Strategii Gminy wizja i misja wskazuje, że strategiczna działalność Gminy Międzyzdroje do 2025 r. powinna koncentrować się na wzmocnieniu dwóch podstawowych obszarów: warunków życia mieszkańców Gminy i warunków rozwoju turystyki. Port Morski w Lubinie jest małym portem o charakterze wyłącznie rybackim. Port nie jest wykorzystywany przez jednostki turystyczno-rekreacyjne, ze względu na brak miejsc postojowych w basenie rybackim. Ponadto celem turystyczno- rekreacyjnym służy położony w bliskiej odległości Morski Port Rybacki w Wapnicy, będący własnością Gminy Międzyzdroje, mający charakter portu jachtowego - Mariny. Tereny położone w granicach Portu w Lubinie, poza fragmentem drogi wewnętrznej, nie są własnością Gminy Międzyzdroje, stanowią własność Skarbu Państwa i podmiotów prywatnych. W Planie Rozwoju Portu Morskiego w Lubinie również nie ma odniesienia do dokumentów strategicznych Gminy Międzyzdroje.*

(akta kontroli str. 1513, 1520)

<sup>20</sup> Pisma: Wójta Gminy Kołobrzeg z 20 kwietnia 2022 r., Burmistrza Gminy Międzyzdroje z 25 kwietnia 2022 r., Burmistrza Gminy Police z 25 kwietnia 2022 r. i Zastępcy Burmistrza Wolina z 20 kwietnia 2022 r.

Zastępca Burmistrza Wolina poinformował: *Plan rozwoju portu morskiego w Wolinie pokrywa się ze strategią rozwoju Gminy Wolin na lata 2016-2026, przyjętą na podstawie uchwały nr XXVIII/330/16 Rady Miejskiej w Wolinie z dnia 3 listopada 2016r. Plan rozwoju portu morskiego w Wolinie w punktach 5 i 6 określa rybołówstwo, żeglarsstwo, przewozy pasażerskie i działalność rekreacyjną jako podstawową formę działalności. Wskazuje na wybudowany przez gminę Basen Żeglarski oraz planowaną przystań morską jako miejsca związane z realizacją działalności portowej. Działania Urzędu Morskiego są ukierunkowane na utrzymanie obecnie funkcjonującej infrastruktury portowej. Strategia rozwoju Gminy Wolin również wskazuje na port morski jako czynnik rozwoju turystyki, a także handlu i usług związanych z rybołówstwem (rozdziały 2.2.5. Oferta turystyczna oraz 2.2.6 Potencjał gospodarczy). Aby wzmocnić potencjał portu, utworzono m.in. przystań morską w Wolinie i Gmina Wolin przystąpiła do jej realizacji.*

(akta kontroli str. 1517, 1519)

Burmistrz Gminy Police wskazał, że *aktualna Strategia Rozwoju Gminy nie uwzględnia tematu portu w Trzebieży.*

(dowód akta kontroli str. 1514,1522)

Ostatnia Strategii Rozwoju dla Gminy Police została przyjęta uchwałą Nr XLVIII/375/06 Rady Miejskiej w Policach z dnia 26 września 2006 r. w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju dla Gminy Police do roku 2020.

(akta kontroli str. 1636-1637)

W sprawie ewentualnego komunikowania się z właściwą gminą przy planowaniu rozwoju portu Dyrektor wyjaśnił, iż: *(...) Plany rozwoju portów nie mają obowiązku konsultacji z Gminą. Plany sporządzono zgodnie z art. 7 ustawy o portach (...). UMS realizując prace związane z przebudową obiektów infrastruktury na terenie portów (Trzebież, Lubin, Wolin), dla których został sporządzony Plan rozwoju portów, zawarł stosowne porozumienia o współpracy partnerskiej z Gminami. Celem porozumień jest wzajemna wymiana doświadczeń, informacji i danych pomocnych w realizacji prac.*

(akta kontroli str. 12, 17, 1205-1206)

**1.2.** W okresie 2019-2022 (do 31 marca) Urząd realizował następujące zadania dotyczące infrastruktury portowej ujęte w planie rozwoju danego portu:

- *Przebudowa nabrzeża południowego w basenie rybackim w morskim porcie w Lubinie<sup>21</sup> (zakończona) – okres realizacji: 28 stycznia – 10 czerwca 2021 r. (protokół odbioru końcowego); stan realizacji na koniec 2021 r.: 100%; wysokość kosztów poniesionych na zadanie: 2 692,5 tys. zł; źródło finansowania z PO Rybactwo i Morze (75% budżet Unii Europejskiej<sup>22</sup>, 25% budżet państwa),*
- *Przebudowa nabrzeża postojowego wraz z wyciągiem łodziowym w morskim porcie Lubin<sup>23</sup> (w toku) – okres realizacji: 16 listopada 2021 r. – 16 kwietnia 2023 r.; stan realizacji na 31 grudnia 2021 r. 0%; wysokość kosztów poniesionych na 31 marca 2022 r.: 0 zł; zadanie finansowane z PO Rybactwo i Morze (75% budżet UE, 25% budżet państwa),*
- *Przebudowa nabrzeża postojowego rybackiego w basenie nr 1 i 2 w Trzebieży<sup>24</sup> (w toku) – okres realizacji: 16 kwietnia 2021 r. – 16 czerwca 2022 r.; stan realizacji na koniec 2021 r.: 30%; wysokość kosztów poniesionych na 31 marca 2022 r.: 1 112,3 tys. zł; źródło finansowania z PO Rybactwo i Morze (75% budżet UE, 25% budżet państwa).*

(akta kontroli str. 1262-1264, 1267-1268)

<sup>21</sup> Umowa z wykonawcą z 28 stycznia 2021 r.

<sup>22</sup> Dalej: UE.

<sup>23</sup> Umowa z wykonawcą nr DBM.II.2610.44.21 z 16 listopada 2021 r.

<sup>24</sup> Umowa z wykonawcą nr DBM.II.260.55.20.Trzebież z 16 kwietnia 2021 r.



Ponadto w kontrolowanym okresie realizowano dwa (nie objęte planami rozwoju), zadania pn.:

- *Prace czerpально-refulacyjne na torach podejściach i torze przelotowym w porcie Trzebież, dotyczące infrastruktury zapewniającej dostęp do portu. Zadanie zrealizowano w okresie 10 listopada – 20 grudnia 2021 r.; obejmowało prace czerpalne oraz wykonanie sondażu porobocznych i uzyskanie ich autoryzacji. Zostało sfinansowane z PO Rybactwo i Morze (75% budżet UE, 25% budżet państwa). Wysokość poniesionych wydatków to 1 417,3 tys. zł;*
- *Budowa nabrzeża w porcie Wolin (termin rozpoczęcia 13 kwietnia 2022 r., zakończenia – 13 maja 2023 r.); finansowane ze środków PO Rybactwo i Morze (75% budżet UE, 25% budżet państwa). Na 31 marca 2022 r. nie poniesiono wydatków na ww. zadanie (stan realizacji 0%)<sup>25</sup>.*

W okresie objętym kontrolą nie realizowano zadań w porcie w Dźwirzynie<sup>26</sup>.

(akta kontroli str. 1263-1264, 1268, 1270)

W okresie lat 2019-2022 (do 31 marca) w poniższych portach morskich zaplanowano i wykonano remonty i inwestycje na kwoty:

- Port w Lubinie:
  - planowane i wykonane wydatki remontowe: 78,6 tys. zł w 2019 r., 0,9 tys. zł w 2020 r., 21,1 tys. zł w 2021 r.
  - planowane i wykonane wydatki inwestycyjne: 2 938,0 tys. zł w 2021 r.
- Port w Wolinie:
  - planowane i wykonane wydatki remontowe: 87,8 tys. zł w 2019 r., 237,3 tys. zł w 2020 r., 29,0 tys. zł w 2021 r. Nie planowano wydatków inwestycyjnych.
- Port w Trzebieży:
  - rok 2019: planowane wydatki remontowe: 271,0 tys. zł, wykonane: 204,4 tys. zł,
  - rok 2020: planowane i wykonane wydatki remontowe: 108,0 tys. zł,
  - rok 2021: planowane wydatki remontowe: 31 tys. zł, wykonane 29 tys. zł; planowane i wykonane wydatki inwestycyjne - 2 638,2 tys. zł. W latach 2019 - 2020 nie planowano wydatków inwestycyjnych.
- Port w Dźwirzynie:
  - planowane i wykonane wydatki remontowe w 2021 r.: 12,4 tys. zł. Nie planowano wydatków inwestycyjnych.

(akta kontroli str. 571-574, 1638, 1643)

Prace remontowe i konserwacyjne w małych portach finansowane były z budżetu państwa w ramach wydatków bieżących, środki na finansowanie inwestycji pozyskiwane były z funduszy UE w ramach PO Rybactwo i Morze.

(akta kontroli str. 12,17,1214-1215, 1225-1229, 1240-1246)

**1.3.** W okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r. udzielono łącznie 30 zamówień publicznych mających związek z wydatkami majątkowymi i bieżącymi Urzędu na potrzeby funkcjonowania portów morskich w Wolinie, Trzebieży, Lubinie i Dźwirzynie, na łączną kwotę brutto 47 208,3 tys. zł<sup>27</sup>, z tego:

- na zadania inwestycyjne przeznaczono 43 804,8 tys. zł brutto, w tym na 31 grudnia:
  - 2019 r. – (nie udzielono zamówień),

<sup>25</sup> Umowa z wykonawcą nr PO-II.2610.2.22 z 13 kwietnia 2022 r.

<sup>26</sup> Port przejęty po zniesionym Urzędzie Morskim w Słupsku od 1 kwietnia 2020 r.

<sup>27</sup> W tym według stanu na 31 grudnia: 2019 r. – dziewięć zamówień o łącznej wartości brutto 499,7 tys. zł, 2020 r. – 11 zamówień o łącznej wartości brutto 37 669 tys. zł, 2021 r. – sześć zamówień o łącznej wartości brutto 4 446,8 tys. zł, 2022 r. – cztery zamówienia o łącznej wartości brutto 4 592,8 tys. zł.

- 2020 r. – 35 347,7 tys. zł (dwa zamówienia),
- 2021 r. – 4 164,8 tys. zł (jedno zamówienie),
- 2022 r. – 4 292,3 tys. zł (jedno zamówienie),
- na zadania remontowe przeznaczono 359 tys. zł, w tym na 31 grudnia:
  - 2019 r. – 295,3 tys. zł (cztery zamówienia),
  - 2020 r. – 63,7 tys. zł (dwa zamówienia),
  - 2021 r. i 2022 r. - 0 zł (nie udzielono zamówień).

(akta kontroli str. 1273)

W okresie objętym kontrolą w Urzędzie obowiązywały następujące regulacje wewnętrzne w zakresie zamówień publicznych:

- Regulamin udzielania zamówień publicznych w Urzędzie<sup>28</sup>;
- Regulamin przygotowania i podpisywania umów w Urzędzie<sup>29</sup>;
- Regulamin udzielania zamówień publicznych w projektach finansowanych z wykorzystaniem środków europejskich i realizowanych w ramach programów operacyjnych w perspektywie finansowej 2014-2020 w Urzędzie<sup>30</sup>.

(akta kontroli str. 1276)

Badaniem kontrolnym objęto cztery zamówienia publiczne na łączną kwotę 28 891,5 tys. zł netto / 35 501,2 tys. zł brutto (wartość zawartych umów), w tym:

- dwa postępowania w trybie przetargu nieograniczonego dotyczące portów morskich, w których Dyrektor pełnił funkcję podmiotu zarządzającego, tj.: Wykonanie robót budowlanych w ramach inwestycji „Poprawa infrastruktury w małych portach Mrzeżyno, Niechorze, Lubin, Trzebież”:
  - 1) zadania 1-3, składające się z trzech części, odpowiednio części<sup>31</sup>:
    - I wykonanie robót budowlanych polegających na przebudowie Nabrzeża Południowego w Basenie Rybackim w Morskim Porcie w Lubinie;
    - II wykonanie robót budowlanych polegających na przebudowie Falochronu Zachodniego i Wschodniego wraz z umocnieniem brzegowym wschodnim w Mrzeżynie;
    - III wykonanie robót budowlanych polegających na rozbudowie Pomostu Rybackiego nr 1 w Niechorzu;
  - 2) zadanie 4, polegające na przebudowie Nabrzeża Postojowego Rybackiego w Basenie nr 1 wraz ze slipem oraz Nabrzeża Postojowego Rybackiego w Basenie nr 2 wraz z Nabrzeżem Zamykającym w Trzebieży<sup>32</sup>,
- dwa zamówienia publiczne o wartości nieprzekraczającej 30 tys. euro dotyczące utrzymania infrastruktury portowej małych portów morskich tj.:
  - Wymiana systemu odbojowego i prace konserwacyjno - remontowe na nabrzeżu Przeładunkowym w Porcie Morskim Wolin<sup>33</sup>,
  - Prace konserwacyjno - remontowe w tym wymiana systemu odbojowego na Nabrzeżu Postojowo Rybackim odcinek Północny w Morskim Porcie w Wolinie<sup>34</sup>.

(akta kontroli str. 1271-1272)

<sup>28</sup> Zarządzenie Wewnętrzne Dyrektora odpowiednio: 1) nr 4 z 20 stycznia 2017 r. zmienione Zarządzeniami Wewnętrznymi Dyrektora nr 4 z 20 stycznia 2017 r., nr 15 z 13 lipca 2017 r., nr 16 z 25 września 2017 r., nr 21 z 21 listopada 2017 r. obowiązujący do 7 kwietnia 2019 r.; 2) nr 12 z 8 kwietnia 2019 r. obowiązujący od 8 kwietnia 2019 r.; 3) nr 1 z 11 stycznia 2021 r. obowiązujący od 11 stycznia 2021 r.

<sup>29</sup> Zarządzenie Wewnętrzne nr 3 Dyrektora z 17 stycznia 2017 r.

<sup>30</sup> Zarządzenie Wewnętrzne nr 13 Dyrektora z 8 kwietnia 2019 r.

<sup>31</sup> Postępowanie przeprowadzone w 2020 r., podpisanie umowy z wykonawcami – 28 stycznia 2021 r. wartość umów 25 753,0 tys. zł netto / 31 676,2 tys. zł brutto.

<sup>32</sup> Dalej: Przebudowa Nabrzeża w Trzebieży. Postępowanie przeprowadzone w 2020 r., podpisanie umowy z wykonawcą – 16 kwietnia 2021 r., wartość umowy 2 985,0 tys. zł netto / 3 671, 5 tys. zł brutto.

<sup>33</sup> Zawarcie umowy – 11 października 2019 r., wartość umowy 95,5 tys. zł netto / brutto.

<sup>34</sup> Zawarcie umowy – 14 lipca 2020 r., wartość umowy 58,0 tys. zł netto / brutto.

Analiza dokumentacji ww. zamówień wykazała, że zostały one przeprowadzone zgodnie z przepisami Pzp i aktów wykonawczych, w zakresie przygotowania, przeprowadzenia postępowania i udzielania zamówienia oraz regulacjami wewnętrznymi. Stwierdzono rozbieżności w prowadzeniu dokumentacji z postępowania o udzielenie dwóch zamówień publicznych, co opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 1274, 1277-1301, 1304, 1306, 1310, 1321, 1331, 1337, 1348-1349, 1389, 1396, 1403, 1405, 1426, 1449, 1453-1456, 1639-1640)

Stwierdzono, że we wszystkich zbadanych umowach:

- zawarto zapisy zabezpieczające interesy zamawiającego, tj.: określono kary umowne w przypadku nienależytego wykonania przedmiotu umowy; postanowienia dotyczące rękojmi i gwarancji; warunków i sposobu rozwiązania umowy lub jej zmiany; nie zawarto niekorzystnych warunków realizacji zamówień, skutkujących ponoszeniem nieuzasadnionych kosztów lub działaniami niegospodarnymi;
- zapewniono prawidłową realizację umowy w zakresie przedmiotu umowy i terminu jej wykonania; termin realizacji przedłużono w przypadku dwóch postępowań; zmiana była zgodna z ogłoszeniem o zamówieniu lub SIWZ;
- właściwie udokumentowano odbiór zadań;
- nie wystąpiły sytuacje uzasadniające naliczenie kar umownych oraz okoliczności dające prawo do skorzystania z prawa do odszkodowania;
- wszystkim wykonawcom wypłacono wynagrodzenia w terminach określonych w umowach.

(akta kontroli str. 1277-1301)

Zmiany w umowie miały miejsce w przypadku dwóch postępowań<sup>35</sup> (trzy zawarte umowy z wykonawcą) i były zgodne z art. 144 Pzp.

W trakcie realizacji sześciu umów z gwarancji skorzystano w dwóch postępowaniach<sup>36</sup> w związku z czterema zawartymi umowami z wykonawcą.

(akta kontroli str. 1277-1301)

**1.4.** Powierzchnia gruntów w porcie w Trzebieży będących we władaniu Urzędu wynosiła 2,4589 ha według stanu na 31 grudnia 2018 r. i nie zmieniła się (według stanu na koniec każdego roku) do 31 marca 2022 r. Niezmienną w ww. okresie pozostawała również powierzchnia innych nieruchomości, która wynosiła 8 342,88 m<sup>2</sup>.

Urząd nie posiadał w okresie 31 grudnia 2018 r. - 31 marca 2022 r. żadnych praw do gruntów położonych w obszarze portu w Lubinie. Inne nieruchomości pozostające w jego władaniu stanowiły 3 486,57 m<sup>2</sup>.

Powierzchnia gruntów Urzędu w porcie w Wolinie w kontrolowanym okresie wynosiła 0,3814 ha, zaś innych nieruchomości – 5 497,18 m<sup>2</sup>.

W okresie 1 kwietnia<sup>37</sup> - 31 grudnia 2020 r. oraz według stanu na 31 grudnia 2021 r. i 31 marca 2022 r. grunty Urzędu w porcie w Dźwirzynie stanowiły 5,1813 ha, inne nieruchomości we wskazanym okresie wynosiły 7 657,5 m<sup>2</sup>.

W planach rozwoju nie wskazano na potrzeby dotyczące pozyskania nowych gruntów i innych nieruchomości znajdujących się na obszarze portów morskich.

(akta kontroli str. 160-162)

<sup>35</sup> W postępowaniu pn. Wykonanie robót budowlanych w ramach inwestycji pn. „Poprawa infrastruktury w małych portach Mrzeżyno, Niechorze, Lubin, Trzebież” zadania 2-3 i zadanie 4.

<sup>36</sup> Postępowanie pn. „Wykonanie robót budowlanych w ramach inwestycji pn. „Poprawa infrastruktury w małych portach Mrzeżyno, Niechorze, Lubin, Trzebież” zadania 1-3 oraz pn. Wykonanie robót budowlanych w ramach inwestycji pn. „Poprawa infrastruktury w małych portach Mrzeżyno, Niechorze, Lubin, Trzebież” – zadanie 4.

<sup>37</sup> Dyrektor UMS nie wykonywał zadań podmiotu zarządzającego portem morskim w Dźwirzynie w okresie przed 1 kwietnia 2020 r.

Dyrektor wyjaśnił: w kontrolowanym okresie nie wystąpiły potrzeby pozyskania nowych gruntów i nieruchomości, a zatem nie określono też planowych działań celem ich pozyskania.

Urząd nie korzystał z prawa pierwokupu i pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste i przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego nieruchomości położonych w granicach portów (w okresie objętym kontrolą nie wystąpiły takie okoliczności).

(akta kontroli str.17-20)

Z informacji pozyskanych od gmin<sup>38</sup> w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK wynika, iż:

- Gmina Kołobrzeg (...) w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r. (...) nie występowała do właściwego Wojewody o przekazanie gruntów położonych w granicach portu Dźwirzyno.
- Gmina Międzyzdroje (...) w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r. (...) nie występowała do Wojewody z wnioskiem o przekazanie gruntów położonych w granicach portu, z powodów ekonomicznych, tj. braku środków finansowych na utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej oraz braku gruntów gminnych bezpośrednio przylegających do Basenu Portowego, które to tereny w większości są własnością podmiotów prywatnych oraz stanowią obszar mocno zdegradowany, nieuporządkowany, co powoduje, że Port w Lubinie nie jest atrakcyjny turystycznie.
- Gmina Police nie występowała do Wojewody Zachodniopomorskiego o nieodpłatne przekazanie na własność terenów znajdujących się w granicy portu morskiego w Trzebieży, stanowiących własność Skarbu Państwa w trwałym zarządzie Urzędu Morskiego w Szczecinie. Gmina Police nie występowała również o komunalizację tych terenów. Powyższe związane było z tym, iż Gmina Police nie utworzyła podmiotu do zarządzania portem lub przystanią morską, o którym mowa w art. 23 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.
- Zastępca Burmistrza Wolina wskazał: W dniu 18.06.2020 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie w swoim piśmie znak: DBM-I.6309.3.20.MB(1) poinformował, że jest zainteresowany przekazaniem Gminie Wolin majątku Skarbu Państwa stanowiącego działki gruntowe położone w granicach Portu Morskiego w Wolinie. Rozmowy w tej sprawie zostały jednak przerwane z powodu złożenia przez Urząd Morski w Szczecinie wniosku o dofinansowanie projektu „Poprawa infrastruktury w małych portach: Wolin”, którego zadaniem będzie Budowa nabrzeża wraz z infrastrukturą w porcie Wolin. Inwestycja planowana jest do realizacji ze środków unijnych z Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze (PO RYBY) na lata 2014-2020.

(akta kontroli str.1511-1515, 1517, 1519-1522)

W sprawie komunalizacji gruntów portowych gminy<sup>39</sup> w ww. trybie ustawy o NIK poinformowały:

- Gmina Kołobrzeg - (...) teren portu w Dźwirzynie nie stanowi własności Gminy Kołobrzeg i nie był on objęty decyzją o komunalizacji. Powodem nieprzejęcia portu był zły stan infrastruktury technicznej oraz czynniki finansowe, jakie Gmina Kołobrzeg musiałaby ponieść w celu dokonania rozbudowy i modernizacji portu.
- Gmina Międzyzdroje - Teren Portu Morskiego w Lubinie nie jest własnością Gminy Międzyzdroje, natomiast nieruchomość gruntowa stanowiąca port jachtowy w Wapnicy została skomunalizowana Decyzją Wojewody Szczecińskiego GNG.N-9-

<sup>38</sup> Pisma: Wójta Gminy Kołobrzeg z 20 kwietnia 2022 r., Burmistrza Gminy Międzyzdroje z 25 kwietnia 2022 r., Burmistrza Gminy Police z 25 kwietnia 2022 r. i Zastępcy Burmistrza Wolina z 20 kwietnia 2022 r.

<sup>39</sup> Pisma: Wójta Gminy Kołobrzeg z 20 kwietnia 2022 r., Burmistrza Gminy Międzyzdroje z 25 kwietnia 2022 r., Burmistrza Gminy Police z 25 kwietnia 2022 r. i Zastępcy Burmistrza Wolina z 20 kwietnia 2022 r.

7211/2516/92 z dnia 02.10.1992 r. Teren ten został zagospodarowany poprzez realizację inwestycji budowy portu jachtowego w ramach projektu: Zachodniopomorski Szlak Żeglarski - sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego. Efektem komunalizacji terenów położonych w granicach Morskiego Portu Rybackiego w Wapnicy jest powstanie nowoczesnej Mariny, stanowiącej niewątpliwie jedną z ważniejszych atrakcji turystycznych Gminy Międzyzdroje.

- Gmina Police – (...) nie występowała również o komunalizację (...). Powyższe związane było z tym, iż Gmina Police nie utworzyła podmiotu do zarządzania portem lub przystanią morską, o którym mowa w art. 23 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.
- Gmina Wolin – Ze względu na przystąpienie przez Urząd Morski w Szczecinie do projektu „Poprawa infrastruktury w małych portach: Wolin”, proces komunalizacji gruntów położonych w granicach Portu Morskiego w Wolinie został wstrzymany do czasu realizacji inwestycji oraz możliwości przekazania gruntów wobec warunków okresu trwałości projektu.

(akta kontroli str. 1513-1514, 1516, 1518-1522)

Umowa o dofinansowanie pomiędzy Urzędem a Agencją Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa<sup>40</sup>, w której Beneficjent zobowiązał się do realizacji operacji „Poprawa infrastruktury w małych portach: Wolin”, została podpisana 14 grudnia 2021 r., a kontrakt pomiędzy Dyrektorem UMS i wykonawcą zadania Zaprojektowanie i budowa nabrzeża w porcie Wolin w ramach ww. inwestycji został zawarty 13 kwietnia 2022 r.

(akta kontroli str. 1529, 1551)

W odpowiedzi na pytanie zadane w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK Burmistrz Gminy Międzyzdroje oraz Zastępca Burmistrza Wolina podali, iż odpowiednio dla obszaru obejmującego port morski w Lubinie i Wolinie nie sporządzono miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wójt Gminy Kołobrzeg nie stwierdził, aby zapisy Planu dotyczącego portu w Dźwirzynie ze stycznia 2022 r. pozostawały w sprzeczności z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miejscowości Dźwirzyno zatwierdzonego uchwałą nr IX/53/2007 Rady Gminy Kołobrzeg z 31 maja 2007 r.<sup>41</sup>. Burmistrz Gminy Police podał<sup>42</sup>, że Gmina nie utworzyła podmiotu do zarządzania portem lub przystanią morską i w związku z tym nie stworzyła dokumentu pn. Plan rozwoju portu w Trzebieży, co za tym idzie nie można ustalić czy Plan rozwoju, był zgodny z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu portu w Trzebieży.

(akta kontroli str.1513-1514, 1516, 1518-1522)

**1.5.** W latach 2019-2022 (do 31 marca) Urząd nie zawierał umów sponsoringowych i nie ponosił wydatków na ten cel, nie udzielał również darowizn.

(akta kontroli str. 1523)

W ramach działań zmierzających do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w małych portach morskich Lubin, Wolin, Dźwirzyno, Trzebież opracowano plany rozwoju portów oraz określono w nich działania potrzebne dla utrzymania i modernizacji infrastruktury dostępowej oraz portowej w poszczególnych portach. Podjęto aktywne działania w celu pozyskania środków na realizację ww. zamierzeń. Stan infrastruktury dostępowej i portowej – jak wyjaśnił Dyrektor UMS – ma

<sup>40</sup> W ramach działania 1.12 Porty rybackie, miejsca wyładunku, giełdy rybne i przystanie – inwestycje. w zakresie poprawy infrastruktury portów rybackich, giełd rybnych, miejsc wyładunku i przystani.

<sup>41</sup> Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego Nr 81, poz. 1309.

<sup>42</sup> Pismo z 25 kwietnia 2022 r.

bezpośredni wpływ na możliwość funkcjonowania działalności gospodarczej prowadzonej w portach przez ich użytkowników i jej potencjalny rozwój.

(akta kontroli str. 1207-1259, 1263-1264, 1267-1270)

Dyrektor wskazał: *DBM w zakresie swoich kompetencji prowadził prace czerpalne na torach podejściowych, bieżące konserwacje, remonty oraz inwestycje w przedmiotowych portach. (...) działania bezpośrednio przyczyniały się do rozwoju działalności gospodarczej okolicznych gmin, zarówno poprzez rozwój rybołówstwa jak również zwiększały atrakcyjność turystyczną miejscowości zarówno dla turystów tradycyjnych jak i żeglarzy i motorowodniaków. (...).*

*W odniesieniu do Portu w Dźwirzynie ostatnia inwestycja dotycząca rozwoju portu zrealizowana została na początku 2019 roku i polegała na wybudowaniu dalb cumowniczych na redzie portu dla pogłębiarki Omulek. (...).*

*UMS na tych terenach w granicach swoich kompetencji zajmuje się opiniowaniem, planowaniem przedsięwzięć, nadzorem nad ich realizacją oraz utrzymaniem infrastruktury dostępowej do portu oraz należącej do Skarbu Państwa infrastruktury portowej.*

*Na terenach pozostających w trwałym zarządzie UMS prowadzona jest obsługa jednostek pływających (rybackie, sportowe, towarowe i pasażerskie).*

*W porcie Trzebież część terenu zarządzanego przez UMS jest dzierżawiona na potrzeby prowadzenia działalności rybackiej (spółka „Orka”). Rybacy korzystają również z urzędowego nabrzeża, które obecnie jest remontowane z uwzględnieniem ich potrzeb i charakteru działalności. W Trzebieży jest dzierżawiony fragment nabrzeża na potrzeby działalności stacji paliw przeznaczonej do bunkrowania jednostek pływających. Dzięki możliwości tankowania ranga portu i jego atrakcyjność wzrasta.*

*W latach 2020-2022 port w Trzebieży był zapleczem dla projektu pogłębiania Toru Wodnego Świnoujście-Szczecin i budowy sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim.*

*Na tą okoliczność były dzierżawione tereny portowe i nabrzeże. Ranga portu znacznie wzrosła. Port może być wykorzystywany jako zaplecze pod przyszłe, duże inwestycje.*

*Mając na względzie rozwój żeglarstwa, promocję regionu oraz wsparcie dla lokalnych samorządów, klubów żeglarskich i fundacji w naszych portach nie pobieramy opłat od jednostek uczestniczących w regatach i imprezach sportowych. (...).*

*W porcie Lubin jedyną prowadzoną działalnością jest prywatna działalność rybacka, a nasza rola sprowadza się do opiniowania planowanych przedsięwzięć oraz zapewnieniu funkcjonowania infrastruktury portowej i dostępowej do portu.*

*W 2020 r. na podstawie art. 7 ust. 2a i 2b ustawy o portach Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie opracował plan rozwoju portu. Zgodnie z ww. planem w czerwcu 2021 r. na potrzeby działalności w zakresie rybołówstwa: oddano do eksploatacji wyremontowane Nabrzeże Południowe w basenie rybackim oraz główne nabrzeże, przy którym dokonywane są przeładunki i transport ryb.*

*W ramach UMS inwestycje prowadził Wydział Dróg i Budowli Morskich. Realizowany jest także remont Nabrzeża Postojowego ze ślipem (nabrzeże zewnętrzne portu Lubin).*

*Na terenie portu nie przewiduje się budowy nowych obiektów hydrotechnicznych. Falochrony wejściowe do portu, północna opaska brzegowa, wyciąg łodziowy oraz część Basenu Rybackiego zostały wyremontowane w ramach realizacji zadania pn. „Porty Zalewu Szczecińskiego – poprawa infrastruktury szansą na rozwój” - finansowane ze środków unijnych.*

*Lubin jest małym portem o charakterze wyłącznie rybackim i nie jest wykorzystywany przez jednostki sportowo-rekreacyjne. Port ten nie jest atrakcyjny turystycznie. W granicach portu leżą grunty Skarbu Państwa, należące do gminy lub podmiotów prywatnych. Tereny gminne wokół portu nie są uporządkowane. W większości są to zalesione ruiny dawnych zabudowań i pozostałości po urządzeniach portowych, które znajdują się obecnie poza granicami portu.*

*Aby wspomóc działalność związaną z rybołówstwem, zarządzeniem wewnętrznym Nr 13 z dnia 30 kwietnia 2021 r. w sprawie taryfy opłat portowych w portach i przystaniach morskich, DUM w Szczecinie m. in. w porcie Lubin dla statków rybackich wprowadził, z uwagi na obniżenie limitów połowów w odniesieniu do kilku stad ryb w Morzu Bałtyckim, czasowo, opłatę portową w wysokości 10% stawki opłaty podstawowej określonej w części II taryfy. (...).*

*Dyrektor UMS, z uwagi na przyznane mu kompetencje określone w art. 42 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej skoncentrował swoje działanie przede wszystkim na budowie i utrzymaniu infrastruktury zarówno dostępowej jak i portowej, które stanowią podstawowy i niezbędny element zarówno funkcjonowania jak i rozwoju każdego portu. Efekty tych działań mają charakter dalekosiężny i informacje o nich nie spływają bezpośrednio do administracji morskiej, która nie zajmuje się ewidencjonowaniem podmiotów prowadzących działalność w portach, zakresem tej działalności i wynikającym z tego efektem ekonomicznym. Takie dane zbierane są przez gminy. Wynika to również z ogólnego kierunku wytyczonego przez art. 25 ustawy o portach i przystaniach morskich, który to właśnie gminę statuuje jako podstawowy podmiot powołany do zarządzania małymi portami, których funkcjonowanie bezpośrednio wpływa na status ekonomiczny tej jednostki administracji samorządowej jak i mieszkańców gminy.*

(akta kontroli str. 1524-1526)

W kwestii danych i informacji potrzebnych do sporządzenia w oparciu o art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy o portach, Zarządzeń Dyrektora UMS 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, Dyrektor wyjaśnił: (...). Podstawą do sporządzenia zgodnie z art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy o portach i przystaniach morskich zarządzenia nr 4 z dnia 29 grudnia 2021 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierostawiu, Stepnicy, Trzebieży, wapińcu, wolinie, Dźwirzynie, Kołobrzegu, Darłowie oraz w przystaniach morskich w Karsiborze, Międzyzdrojach, Niechorzu, Rewalu, Łunowie, Ustroniu Morskim, Unieście, Chłopach, Dąbkach i Jarosławcu<sup>43</sup> w przypadku obiektów Urzędu Morskiego w Szczecinie, w zależności od posiadanych dokumentów zarządzenie sporządzono na podstawie dokumentów projektowych, powykonawczych, inwentaryzacji geodezyjnych oraz ekspertyz. Natomiast obiekty będące własnością podmiotów zewnętrznych zostały określone na podstawie otrzymanych dokumentacji technicznych lub przekazanych danych. Przy każdej aktualizacji wnioskowano do gmin o weryfikację projektu zarządzenia. W załączeniu przykładowa korespondencja. Zapisy uzgadniano za pośrednictwem korespondencji w formie elektronicznej prowadzonej z podmiotami zarządzającymi portami w imieniu gminy.

*Ponadto treść zarządzenia była konsultowana wewnętrznie ze wszystkimi komórkami wewnątrz Urzędu sprawującymi pieczę nad portami i przystaniami. Korespondencja znajduje się w systemie obiegu dokumentów „e-dok” funkcjonującym w Urzędzie.*

W załączeniu do wyjaśnień Urząd przedłożył korespondencję mailową z 15 grudnia 2017 r.

(akta kontroli str. 71-74, 76-91)

---

<sup>43</sup> Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego poz. 6105; dalej: zarządzenie Dyrektora Nr 4 z 2021 r.; wcześniejsze w tej samej sprawie zarządzenie Dyrektora Nr 2 z dnia 10 maja 2018 r. – Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego poz. 2356; dalej: zarządzenie Dyrektora Nr 2 z 2018 r.

W zarządzeniu Dyrektora Nr 4 z 2021 r. w stosunku do n.w. portów nie zostały wskazane następujące dane wymagane ww. przepisem art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy o portach, tj.:

- 1) Dziwnów - § 2: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu; pkt 3-6 - brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: długości instalacji wodociągowej, wodnokanalizacyjnej, oświetleniowej; długości lub powierzchni dróg wewnętrznych; liczby lamp / słupów oświetleniowych; liczby punktów / szafek poboru energii; liczby boksów rybackich; powierzchni budynków chłodni, biurowego, innych; liczby pomostów pływających; określenia, co stanowi instalację ochrony przeciwpożarowej;
- 2) Kamień Pomorski - § 3: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu; pkt 3, 5 - brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: instalacji wodnokanalizacyjnej, oświetleniowej; powierzchni placów manewrowych i składowych; lamp / słupów oświetleniowych; punktów / postumentów poboru energii i wody; boksów rybackich; rozdzielnic elektrycznych; instalacji ochrony przeciwpożarowej;
- 3) Lubin - § 4: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu (powierzchni); pkt 3 - brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: instalacji oświetleniowej; lamp / słupów oświetleniowych; rozdzielnic elektrycznych; instalacji ochrony przeciwpożarowej; placów składowych; sieci wodnokanalizacyjnej;
- 4) Mrzeżyno - § 5: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu; pkt 3 - brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: szafek elektrycznych systemu fotowoltaicznego; słupów oświetleniowych; szafek poboru energii; pojemników na odpady (zagłębionych w komorach podziemnych); sieci wodociągowej; kanalizacji sanitarnej; instalacji deszczowej; odwodnienia; instalacji wodociągowej p.poż; punktów odbioru ścieków zaolejonych i ścieków z toalet chemicznych; technicznego zaplecza rybackiego; dróg; placów składowych, manewrowych i parkingów;
- 5) Nowe Warpno - § 6: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu (powierzchni); pkt 3 - brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: placów składowych, manewrowych i postojowych; lamp / słupów oświetleniowych; instalacji oświetleniowej; rozdzielnic zasilania jednostek pływających; stanowisk do odbioru wód zaolejonych i odpadów; instalacji ochrony przeciwpożarowej; sieci wodnokanalizacyjnej;
- 6) Police - § 7: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu (powierzchni); brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: pkt 3 - dróg; placów; pkt 4 lit. c - instalacji oświetleniowej; lamp / słupów oświetleniowych; pkt 4 lit. d - instalacji ciepłowniczej i przesyłowej; pkt 4 lit. e - rurociągów wody pitnej; pkt 4 lit. f - instalacji kanalizacyjnych (sanitarnej, deszczowej, ścieków, ogólnospławnej); pkt 4 lit. g - instalacji telekomunikacyjnej i informatycznej; pkt 6 - budynków i wiat; ogrodzenia;
- 7) Przytorze - § 8: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu; pkt 3 - brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: instalacji oświetleniowej;
- 8) Sierosław - § 9: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu; pkt 3 - brak określenia powierzchni placu składowego;



- 9) Stepnica - § 10: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu (powierzchni); brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: pkt 2b – placu składowego i magazynu zbożowego; instalacji oświetleniowej; szafek poboru energii; pkt 3b – magazynów i boksów rybackich; placu składowego; pkt 4a – pomostów wyjściowych; pkt 4b – oświetlenia; rozdzielnic zasilania jednostek pływających;
- 10) Trzebież - § 11: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu; brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: pkt 2a – pomostów wyjściowych; pkt 2b – oświetlenia; szafek poboru energii i punktów poboru wody; sieci kanalizacyjnej; pkt 3b – oświetlenia; szafek poboru energii; sieci kanalizacyjnej; placów składowych; pkt 4b – placów składowych; chłodni i magazynów; oświetlenia; pkt 6 – ogrodzenia;
- 11) Wapnica - § 12: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu; brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: pkt 2b – oświetlenia; instalacji wodociągowej i sanitarnej; punktów / postumentów zaopatrujących w prąd i wodę;
- 12) Wolin - § 13: pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu; brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: pkt 4 – placu składowego; oświetlenia; rozdzielnic,
- 13) Dźwirzyno - § 14: pkt 1 brak określenia akwatorium / akwenu; brak określenia rodzaju, liczby i wymiarów pozostałych elementów stanowiących infrastrukturę portową, np.: pkt 3 - placów utwardzonych;
- 14) Kołobrzeg - § 15 pkt 1 - brak określenia akwatorium / akwenu;
- 15) Darłowo - § 16 pkt 1 brak określenia akwatorium / akwenu.

(akta kontroli str. 17)

Dyrektor wyjaśnił: *Stosownie do art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy o portach (...) wskazuję, że: a) brak określenia w zarządzeniu powierzchni akwenów portowych wynika z faktu, iż ustawa nie wymaga podania takich danych – określony w art. 5 ust. 3 pkt 2 obowiązek określenia m. in. wymiarów dotyczy wyłącznie instalacji urządzeń i obiektów – do których zgodnie z systematyką ustawy akwen portowy nie należy. Niemniej jednak dokładne usytuowanie akwenu i jego wymiary są zobrazowane w załączonych do zarządzenia Nr 4 mapkach, b) brak wymienienia w zarządzeniu Nr 4 niektórych wymiarów i liczby poszczególnych obiektów, instalacji i urządzeń takich jak oświetlenie, sieć wodociągowa, place składowe – wynikał z konieczności nadania pewnej elastyczności zarządzeniu. Szczegółowe określenie ww. danych wymagałoby bardzo częstego dokonywania zmian w treści zarządzenia z uwagi na częste zmiany faktycznego stanu tych urządzeń, instalacji i obiektów. Należy przy tym nadmienić, że nie wszystkie składniki infrastruktury portowej pozostają we władaniu Urzędu Morskiego w Szczecinie. Większość z nich pozostaje we władaniu podmiotów zarządzających portem w imieniu Gmin dlatego ujęcie poszczególnych składników infrastruktury i ich szczegółowych parametrów jak również ich zmiany zależy od inicjatywy tych podmiotów. Powodowałoby to istotną trudność w ustalaniu aktualnego prawnego stanu ww. składników mienia. Niemniej jednak należy wskazać, iż sposób opisanie urządzeń, instalacji i obiektów wyklucza jakąkolwiek pomyłkę co do stanu i ich położenia. Wynika to z faktu, iż na obszarze portów i przystani poza wymienioną w zarządzeniu nr 4 konkretną infrastrukturą w postaci np. oświetlenia, instalacji wodnokanalizacyjnej czy placów składowych – nie jest umiejscowiona jakakolwiek inna analogiczna infrastruktura, która nie byłaby infrastrukturą portową. Sam obszar małego portu lub przystani jest bardzo ograniczony i wyraźnie wyodrębniony przez co nie ma możliwości pomyłki w tym zakresie. (...)*

(akta kontroli str. 71-91)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowości:

1. Nierzetelne prowadzenie dokumentacji z postępowania o udzielenie dwóch zamówień publicznych polegające na rozbieżności w dokumentach dotyczącej:

a) składu Komisji przetargowej powołanej w postępowaniu o udzielenia zamówienia na wykonanie robót budowlanych w ramach inwestycji pn. „Poprawa infrastruktury w małych portach Mrzeżyno, Niechorze, Lubin, Trzebież” – zadanie 4. W piśmie określającym tryb pracy i zakres obowiązków członków Komisji z 21 grudnia 2020 r. oraz protokole z posiedzenia Komisji z 22 grudnia 2020 r. nie zostało wpisane nazwisko jednego pracownika Urzędu - p. G.B.

(akta kontroli str. 1274, 1277-1280, 1296-1301, 1304, 1306, 1310)

Dyrektor wyjaśnił: *W dniu 18.12.2020 r. kierownik Zamawiającego powołał Komisję przetargową (...). W piśmie określającym tryb pracy i zakres obowiązków członków Komisji z dnia 21.12.2020 r. oraz w protokole z posiedzenia Komisji z dnia 22.12.2020 r. omyłkowo nie zostało wpisane nazwisko p. G.B. była członkiem Komisji, uczestniczyła w jej pracach, widnieje w protokole postępowania i złożyła oświadczenia na podstawie art. 17 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (...).*

(akta kontroli str. 1274)

b) terminu składania i otwarcia ofert oraz błędu w opisie przedmiotu zamówienia dotyczącego „Wymiany systemu odbojowego i prace konserwacyjno-remontowe na nabrzeżu Przeładunkowym w Porcie Morskim Wolin”.

W protokole z posiedzenia Komisji przetargowej wskazano termin składania ofert: 25 września 2019 r. W ogłoszeniu o zamówieniu opublikowanym na stronie zamawiającego, w BIP, podano jako termin składania ofert – 26 września 2019 r., w SIWZ jako termin składania i otwarcia ofert podano datę 26 września 2019 r. W protokole postępowania o udzielenie zamówienia wskazano, iż termin składania ofert upłynął 26 września 2019 r., a także że otwarcie ofert nastąpiło 7 czerwca 2019 r. Ponadto w opisie przedmiotu zamówienia podano obszar prac do wykonania na całej długości nabrzeża o długości 62 mb, podczas gdy UMS posiada w trwałym zarządzie nabrzeże o długości 57 mb. W efekcie 11 października 2019 r. przeprowadzono z wykonawcą negocjacje dot. zmniejszenia zakresu finansowego i rzeczowego robót, a następnie w protokole konieczności z tego dnia ustalono warunki do sporządzenia aneksu do umowy o udzielenie zamówienia. Aneks zawarto 11 października 2019 r. zmieniając m.in. opis przedmiotu zamówienia we wskazanym zakresie i wysokość wynagrodzenia.

(akta kontroli str. 1288-1290, 1321, 1331, 1337, 1349, 1389, 1396, 1403, 1405, 1426, 1449, 1453-1454)

Dyrektor wyjaśnił: *Termin składania ofert został wyznaczony na dzień 26.09.2019 r. i w tym dniu dokonano czynności otwarcia ofert. W protokole z posiedzenia komisji przetargowej z dnia 09.09.2019 r. wskazano datę orientacyjną tj. 25.09.2019 r., gdyż na tym etapie nie ma możliwości określenia dokładnej daty składania i otwarcia ofert. W protokole z postępowania omyłkowo wpisano datę otwarcia w dniu 07.06.2019 r.*

(akta kontroli str. 1274-1275)

Odnosnie błędnego opisu zamówienia Dyrektor wyjaśnił, iż *nastąpiła oczywista omyłka na etapie przygotowania dokumentacji. Niezwłocznie po jej odkryciu zmniejszono zakres rzeczowy i finansowy zadania. Powyższa zmiana nie spowodowała żadnego uszczerbku w finansach i majątku Skarbu Państwa.*

(akta kontroli str. 1639-1640 )

2. Plany rozwoju portów, obejmujące porty morskie w Wolinie, Trzebieży, Lubinie z lutego 2020 r., i Dźwirzynie ze stycznia 2022 r., zostały opublikowane w BIP Urzędu w trakcie czynności kontrolnych, tj. 15 kwietnia 2022 r.

(akta kontroli str. 71, 75, 1204)

Zgodnie z art. 7 ust. 2a ustawy o portach, w ramach działalności, o której mowa podmiot zarządzający opracowuje w szczególności plan rozwoju portu publikowany na stronie podmiotowej BIP podmiotu zarządzającego.

Dyrektora wyjaśnił: *Plany (...) zostały opublikowane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej dopiero w kwietniu 2022 r. wskutek przeoczenia. Główną przyczyną zaistnienia tej sytuacji było wprowadzenie stanu epidemii w związku z zagrożeniem wirusem SARSCoV-2. Na skutek wprowadzenia szeregu obostrzeń mających na celu ograniczanie, przeciwdziałanie i zwalczanie COVID-19 funkcjonowanie administracji publicznej prowadzone było w zmienionych warunkach. Ponadto pracownik, któremu powierzono powyższe zadanie kończył wtedy pracę w Urzędzie w związku z przejściem na emeryturę, jego dekoncentracja spowodowała brak wypełnienia do końca tego zadania. Powyższe czynniki sprawiły, że nie dopełniono wymogów określonych w przepisach w wymaganym terminie. Po zorientowaniu się, że nastąpiło przeoczenie niezwłocznie je usunięto.*

(akta kontroli str. 71, 75)

Z uwagi na usunięcie nieprawidłowości w trakcie kontroli, NIK odstępuje od formułowania wniosku w tym zakresie.

3. Wbrew obowiązкови wynikającemu z art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy o portach, w aktach prawa miejscowego, tj. zarządzeniach Dyrektora Nr 4 z 2021 r. oraz Nr 2 z 2018 r.<sup>44</sup>, określających akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład infrastruktury portowej każdego portu innego niż określony w ust. 2 – Dyrektor nie uwzględnił rodzaju, liczby lub wymiarów obiektów, urządzeń i instalacji stanowiących przedmiotową infrastrukturę - wymienionych w poszczególnych paragrafach Zarządzeń, w szczególności dotyczących instalacji wodociągowej, wodnokanalizacyjnej, oświetleniowej, w tym lamp / słupów oświetleniowych, dróg wewnętrznych, punktów poboru energii, budynków (rybackich, biurowych, innych); pomostów pływających, instalacji ochrony przeciwpożarowej, placów manewrowych i składowych oraz parkingów. W żadnym przypadku Dyrektor nie określił też powierzchni akwatorium (akwenu wodnego) znajdującego się w granicach danego portu morskiego.

Powyższe nieprawidłowości dotyczyły łącznie opisu infrastruktury portowej 15 portów morskich objętych terytorialnym zakresem działania Urzędu.

(akta kontroli str. 71-91)

NIK nie podziela argumentacji Dyrektora UMS, który w odniesieniu do braku określenia rodzaju, liczby lub wymiarów obiektów, urządzeń i instalacji stanowiących przedmiotową infrastrukturę wyjaśnił m.in. że wynikało to z konieczności nadania „pewnej elastyczności zarządzeniu”. Na uwzględnienie nie zasługują też argumenty, że określenie ww. danych wymagałoby bardzo częstego dokonywania zmian w treści zarządzenia z uwagi na częste zmiany faktycznego stanu tych urządzeń,

<sup>44</sup> Nr 4 z 29 grudnia 2021 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz 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, Międzyzdrojach, Niechorzu, Rewalu, Łunowie, Ustroniu Morskim, Unieściu, Chłopach, Dąbkach i Jarosławcu oraz wcześniejszym zarządzeniu Nr 2 z 10 maja 2018 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz 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 oraz w przystaniach morskich w Karsiborze, Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu.

instalacji i obiektów, ponieważ nie wszystkie te składniki infrastruktury portowej pozostają we władaniu Urzędu.

Przepis art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy o portach nie przewiduje możliwości odstąpienia od prawidłowego i rzetelnego określenia elementów przedmiotowej infrastruktury i nakazuje uwzględniać ich rodzaj, liczbę lub wymiary.

NIK nie podziela również argumentacji Dyrektora UMS, który w odniesieniu do określenia w zarządzeniu akwenów portowych, w tym ich powierzchni, wyjaśnił, że ustawa o portach nie wymaga podania takich danych oraz że określony w art. 5 ust. 3 pkt 2 ww. ustawy obowiązek określenia m. in. wymiarów dotyczy wyłącznie instalacji urządzeń i obiektów – do których zgodnie z systematyką ustawy akwen portowy nie należy.

Zgodnie z definicją legalną zawartą w art. 2 pkt 4 ustawy o portach przez infrastrukturę portową rozumie się 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 ustawy o portach. Akweny portowe (czyli baseny wodne) stanowią element infrastruktury portowej. Stąd też przepis art. 5 ust. 3 pkt 2 ww. ustawy stanowi, że dyrektor właściwego urzędu morskiego w akcie prawa miejscowego określi akweny portowe (oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje).

#### OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą Urząd planował, realizował i nadzorował rozwój portów morskich, wobec których Dyrektor wykonywał zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego. W szczególności opracował plany rozwoju tych portów wymagane przepisami ustawy o portach. Jednakże planów rozwoju nie opublikowano w BIP Urzędu do kwietnia 2022 r. W portach tych, stosownie do potrzeb i możliwości finansowych Urzędu, realizowano zadania polegające na budowie, modernizacji i utrzymaniu infrastruktury portowej. Wybrane do kontroli zamówienia publiczne dotyczące małych portów zostały udzielone zgodnie z przepisami Pzp. Stwierdzone nieprawidłowości w zakresie rzetelności dokumentowania dwóch prowadzonych postępowań o udzielenie zamówień, biorąc pod uwagę charakter naruszeń, nie miały istotnych skutków dla działalności jednostki w kontrolowanym obszarze. Zamówienia zrealizowano zgodnie z zawartymi umowami w zakresie objętym kontrolą. Umowy zabezpieczały w wystarczającym stopniu interesy Urzędu reprezentującego Skarb Państwa. Urząd aktywnie pozyskiwał unijne środki finansowe na realizację zadań bieżących i inwestycyjnych w małych portach, mając na uwadze, że stan infrastruktury ma bezpośredni wpływ na możliwość funkcjonowania i rozwoju działalności gospodarczej w takich portach.

Wbrew obowiązkowi wynikającemu z art. 5 ust. 3 pkt 2 ustawy o portach Dyrektor Urzędu, w stosownym zarządzeniu, nie określił prawidłowo i rzetelnie akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej portów morskich objętych terytorialnym zakresem działania Urzędu.

#### OBSZAR

## 2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony.

Opis stanu faktycznego

**2.1** Powierzchnia gruntów położonych w granicach administracyjnych portów i wykorzystywanych gospodarczo, będących we władaniu Urzędu, który zarządzał portami, wynosiła odpowiednio dla portów<sup>45</sup>:

– w Trzebieży na koniec: 2018 r. – 0,3727 ha, 2019 r. – 0,3617 ha, 2020 r. – 0,3807 ha, 2021 r. – 0,4277 ha, do 31 marca 2022 r. – 0,4277 ha,

<sup>45</sup> Port w Lubinie nie był w posiadaniu gruntów wykorzystywanych gospodarczo.

- w Wolinie od końca 2018 r. do 31 marca 2022 r. – 0,0052 ha,
- w Dźwirzynie na koniec: 2020 r. – 0,1844 ha, 2021 r. – 0,1896 ha, do 31 marca 2022 r. – 0,1878 ha.

Stopień wykorzystywanych gruntów w latach 2019-2022 (do 31 marca) wynosił odpowiednio dla portu: w Trzebieży od 14,7% do 17,4%<sup>46</sup>, w Wolinie – 1,4%<sup>47</sup>, w Dźwirzynie 3,5%<sup>48</sup>.

Powierzchnia innych nieruchomości położonych w granicach administracyjnych portu i wykorzystywanych gospodarczo, będących we władaniu Urzędu wynosiła odpowiednio dla portów:

- w Trzebieży – na koniec: 2018 r. i 2019 r. – 105 m<sup>2</sup>, od końca 2020 r. do 31 marca 2022 r. 1 085 m<sup>2</sup>,
- w Dźwirzynie od końca 2020 r. do 31 marca 2022 r. – 236,31 m<sup>2</sup>,

Stopień wykorzystywanych innych nieruchomości stanowił odpowiednio w porcie w: Trzebieży od 1,3% do 13%, w Dźwirzynie – 3,1%<sup>49</sup>.

W latach 2019-2022 (I kwartał) Urząd nie dokonywał sprzedaży nieruchomości położonych w granicach portów.

(akta kontroli str. 160-163)

W sprawie przyczyn niewykorzystywania nieruchomości w ww. portach Dyrektor wyjaśnił: *Morski port w Trzebieży (...):*

- teren portu Trzebież będący w trwałym zarządzie Urzędu (...) to przede wszystkim nabrzeża, ciągi komunikacyjne dla ruchu pieszego i kołowego oraz tereny zielone ze starodrzewem,
- na terenie portu znajduje się znak nawigacyjny (dolna stawa nabeżnika północnego) z obszarem wizury (obszar wolny od większych obiektów i światła),
- nabrzeża wykorzystywane są w ramach korzystania z infrastruktury portowej przez statki. Jednostki korzystające z portu w zdecydowanej większości nie wymagają zaplecza w postaci placów składowych czy infrastruktury do rozładunków,
- brak przeładunków towarów z wyjątkiem potrzeb inwestycyjnych Wykonawców UMS (brak potrzeby dzierżawy placów składowych i budowy magazynów),
- port obsługuje jednostki w ruchu tranzytowym (barki, pchacze, pasażerskie, sportowe, rekreacyjne) – brak potrzeb w zakresie stałego korzystania z nabrzeży. Jednostki te korzystając z infrastruktury portowej wnoszą opłaty portowe,
- często zdarza się, że powodem wejścia do portu jest wyłącznie oczekiwanie na poprawę warunków pogodowych. Dotyczy to zwłaszcza jednostek żeglugi śródlądowej.

*Morski Port w Dźwirzynie (...):*

- mała ilość użytkowników stale bazujących w porcie,
- brak przeładunków towarów (brak potrzeby dzierżawy placów składowych i budowy magazynów),
- wynajem powierzchni składowych ma charakter sporadyczny i krótkotrwały,
- część gruntów stanowią drogi dojazdowe, na części gruntów rosną drzewa i krzewy,
- w porcie stacjonują jednostki rybackie, jachty komercyjne i sportowo-rekreacyjne. Wymienione jednostki wnoszą opłaty portowe za postój przy nabrzeżach. Jednostki stale bazujące wnoszą opłaty roczne a pozostałe miesięczne lub dobowe w zależności od okresu postoju,

<sup>46</sup> Stopień gruntów niewykorzystywanych wynosił od 82,6 do 85,2%.

<sup>47</sup> Stopień gruntów niewykorzystywanych wynosił 98,6%.

<sup>48</sup> Stopień gruntów niewykorzystywanych wynosił 96,5%.

<sup>49</sup> Stopień niewykorzystywanych innych nieruchomości stanowił odpowiednio w porcie w: Trzebieży od 87% do 98,7%, Lubinie i Wolinie – 100%, Dźwirzynie – 96,9%.

- charakter działalności, przeznaczenie w/w jednostek oraz mała ilość jednostek w porcie powoduje brak potrzeby dzierżawy nabrzeży na stałe.

*Morski port w Lubinie (...):*

- grunty lądowe w porcie morskim w Lubinie nie należą do Urzędu,
- rybacy korzystają z nabrzeży (infrastruktury portowej) w porcie w ramach opłaty portowej. Zgodnie z definicją opłatę portową pobiera się za wejście i wyjście do / z portu za korzystanie z nabrzeża lub urządzenia służącego do postoju statku (...),
- w granicach portu morskiego w Lubinie znajdują się tylko nabrzeża bez placów składowych, magazynów, chłodni itp.,
- teren portu w Lubinie poza nabrzeżami stanowią głównie tereny zielone (przede wszystkim trawy),
- w granicach portu w Lubinie w swojej działalności rybacy wykorzystują jedynie nabrzeża. Niewielka ilość przeładunków ryb oraz ich metody nie wymagają w większości przypadków magazynowania. Ryby wywożone są przez odbiorców na bieżąco,
- morski port w Lubinie jest niewielkim portem o charakterze lokalnym, z którego korzysta jedynie 5 rybaków prowadzących działalność połowową. Dodatkowo do granic portu morskiego w Lubinie przylegają grunty i budynki, które są w dyspozycji rybaków korzystających z portu morskiego w Lubinie.

*Morski Port w Wolinie (...):*

- na działce z Nabrzeżem Rybackim znajduje się budynek bosmanatu i stanowisko do zdawania odpadów. Pozostała część to nabrzeże wykorzystywane przez rybaków na potrzeby postoju łodzi rybackich. Rybacy korzystają z nabrzeża i jego infrastruktury w ramach opłaty portowej i nie mają potrzeby przejmowania terenu np. w dzierżawę (działka to praktycznie tylko nabrzeże),
- na kolejnej działce zlokalizowane jest Nabrzeże Przeładunkowe. Korzystają z niego jednostki Urzędu Morskiego w Szczecinie i służb zawijające do portu. Do nabrzeża przylega niezabudowany teren zielony, który stanowi większą część działki,
- w porcie nie ma przeładunków towarów i związanych z tym zapytań dotyczących dzierżawy terenu, placów itp.,
- nabrzeża zlokalizowane na działkach w trwałym zarządzie Urzędu pełnią rolę ciągów komunikacyjnych.

(akta kontroli str. 1144, 1202-1203, 1528-1528b)

W latach 2019-2022 (do 31 marca) Dyrektor Urzędu dwukrotnie występował do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o wyrażenie zgody na zawarcie umów, o których mowa w art. 3 ust. 1 ustawy o portach:

- 10 czerwca 2020 r. o wyrażenie zgody na przedłużenie umowy dzierżawy<sup>50</sup> części działki nr 389/21, obręb Trzebież 3 o pow. 0,3527 ha na prowadzenie działalności rybackiej. Wniosek złożony na 18 dni przed wygaśnięciem umowy. Po wyrażeniu 30 czerwca 2020 r. zgody<sup>51</sup> 15 lipca zawarto umowę dzierżawy na okres od 29 czerwca 2020 r. do 28 czerwca 2025 r.,
- 2 lipca 2021 r. o wyrażenie zgody na przedłużenie do 31 sierpnia 2024 r. umowy użytkowania pomieszczeń o łącznej powierzchni użytkowej 59,20 m<sup>2</sup> w budynku stacji szyfrów, położonym na nieruchomości oznaczonej jako działka nr 389/28 obręb Trzebież 3 z 1 września 2011 r. Wniosek złożony na 60 dni przed

<sup>50</sup> Umowa dzierżawy z 29 czerwca 2015 r. nr GPG II 6073-UMS-Po/1/2015 części działki nr 389/21, obręb Trzebież 3 o pow. 0,3527 ha na prowadzenie działalności rybackiej zwarta na okres od 29 czerwca 2015 r. do 28 czerwca 2020 r.

<sup>51</sup> Decyzja Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z 30 czerwca 2020 r. nr DGM.WIGN.5.463.72.2020.IS/D-38 wyrażająca zgodę na oddanie w dzierżawę na czas oznaczony pięć lat.

wygaśnięciem umowy. Po wyrażeniu 30 czerwca 2020 r. zgody<sup>52</sup> 19 października 2021 r. przedłużono umowę do 31 sierpnia 2024 r.

(akta kontroli str. 165-167)

**2.2.** Infrastrukturę portową małych portów stanowiły obiekty, określone w § 4, 11, 13 i 14 zarządzenia Dyrektora Nr 4 z 2021 r., w tym m.in. 21 nabrzeży<sup>53</sup>, trzy umocnienia (w porcie w Dźwirzynie), wyciąg łodziowy, przystań dalbowa i oświetlenie portu w Trzebieży.

(akta kontroli str. 271-274)

**a)** Szczegółowym badaniem objęto próbę sześciu obiektów infrastruktury portowej w Porcie w Trzebieży<sup>54</sup>. W wyniku badania ustalono, że :

- dla wszystkich badanych obiektów zostały założone książki obiektów budowlanych<sup>55</sup>, które były zgodne ze wzorem określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego<sup>56</sup>;
- zapisy w KOB odpowiadały treści art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>57</sup>, dokonywane były przez osobę upoważnioną i zawierały m.in.: dane identyfikacyjne obiektu; spis dokumentacji dołączonej do książki obiektu; dane techniczne charakteryzujące obiekt; plan sytuacyjny obiektu; wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego obiektu przeprowadzonych co najmniej raz w roku (art. 62 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy), wykaz protokołów okresowych kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu przeprowadzonych co najmniej raz na pięć lat (art. 62 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy);
- w wymaganych terminach we wszystkich obiektach były przeprowadzone kontrole okresowe na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego oraz rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych<sup>58</sup>,
- kontrole pięcioletnie poprzedzane były przeprowadzeniem kontroli dna akwenu (§ 98 ww. rozporządzenia): przegląd techniczny pięcioletni podwodnej części konstrukcji budowli hydrotechnicznej (atest nurkowy), w trakcie których nie stwierdzono przeszkód nawigacyjnych, a stan podwodny budowli nie budził zastrzeżeń;
- stan techniczny badanych obiektów infrastruktury portowej był odpowiedni i nie powodował wprowadzania czasowych ograniczeń w dostępie do portów;
- w wyniku 18 przeprowadzonych kontroli rocznych, w 15 przypadkach wydano zalecenia, sześć z nich dotyczyło bieżącej konserwacji obiektu<sup>59</sup>, dziewięć przeprowadzenia prac remontowych, m.in.: wyremontowanie Nabrzeża Postojowego Rybackiego w Basenie Nr 1<sup>60</sup> i 2<sup>61</sup> oraz wyremontowanie Wyciągu

<sup>52</sup> Decyzja Ministra Infrastruktury z 17 września 2021 r. nr GM-DGM-3.564.127.2021 wyrażająca zgodę na przedłużenie umowy użyczenia pomieszczeń na okres do 31 sierpnia 2024 r.

<sup>53</sup> Siedem w porcie w Trzebieży, po pięć w porcie w Dźwirzynie i Wolinie, cztery w Lubinie.

<sup>54</sup> Przystań dalbowa, Nabrzeże Postojowe Rybackie w Basenie Nr 1 i Nr 2, Wyciąg łodziowy, Nabrzeże Urzędu Morskiego w Szczecinie odc. I-J i J-K.

<sup>55</sup> Dalej: KOB.

<sup>56</sup> Dz. U. Nr 120 poz. 1134; dalej: rozporządzenie w sprawie książki obiektu budowlanego.

<sup>57</sup> Dz.U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.; dalej: Prawo budowlane.

<sup>58</sup> Dz. U. Nr 206 poz. 1516; dalej: rozporządzenie w sprawie kontroli morskich budowli hydrotechnicznych.

<sup>59</sup> M.in. na Nabrzeżu UMS odc. I-J oraz odc. J-K oraz na przystani dalbowej.

<sup>60</sup> Protokoły kontroli nr: 18/2019 z 14 marca 2019 r., 18/2020 z 17 marca 2020 r. i 18/2021 z 1 czerwca 2021 r.

<sup>61</sup> 17/2019 z 14 marca 2019 r., 17/2020 z 17 marca 2020 r.

łodziowego<sup>62</sup>. Prace remontowe są w trakcie realizacji<sup>63</sup>, prace konserwatorskie, z wyjątkiem przystani dalbowej zrealizowano.

(akta kontroli str. 168-270)

Dyrektor wyjaśnił: *Prace remontowe i konserwacyjne w małych portach wykonywane są w ramach limitu otrzymanych środków bieżących Budżetu Państwa zgodnie z hierarchią potrzeb. W pierwszej kolejności realizowane są prace niezbędne, których zaniechanie może zagrażać życiu lub zdrowiu użytkowników oraz prace konieczne dla zachowania bezpieczeństwa żeglugi. (...) Nabrzeże Postojowe Rybackie w Basenie nr 1 (..) nr 2, Wyciąg łodziowy - Zadania ujęte zostały w ramach projektu p.n. „Poprawa infrastruktury w małych Portach Mrzeżyno Niechorze Lubin Trzebież”- w ramach PO Rybactwo i Morze. Brak możliwości pozyskania środków inwestycyjnych w ramach Budżetu Państwa doprowadził do konieczności poszukiwania zewnętrznych źródeł finansowania w ramach środków pochodzących z Unii Europejskiej. Plany sfinansowania zadania w ramach PO Rybactwo i Morze pojawiły się już w 2017 roku (Pismo dotyczące wykazu inwestycji w zakresie modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów nieposiadających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej znak DBM: 070/01/01/17 z dnia 9 stycznia 2017 r. skierowane do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w którym zadanie Przebudowa Nabrzeży w Morskim Porcie w Trzebieży zostało wskazane jako potrzeba inwestycyjna do sfinansowania w ramach PO Rybactwo i Morze).*

*W związku z faktem, że procedury opracowania dokumentacji programowej oraz podziału środków na konkretne osie priorytetowe przez instytucje Zarządzające Programami Operacyjnymi są z reguły bardzo długotrwałe i trwają nawet kilka lat, w okresie poprzedzającym złożenie wniosku aplikacyjnego na obiektach przeznaczonych do przebudowy wykonywane były wyłącznie prace zapobiegające dalszej degradacji nabrzeży oraz umożliwiające ich bezpieczne użytkowanie. W II kwartale 2019 roku podpisano umowę na wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego oraz przeprowadzone zostały prace konserwacyjno - remontowe polegające na naprawie Nabrzeża postojowego Rybackiego w Basenie nr 1 oraz Nabrzeża Postojowego Rybackiego w Basenie nr 2.*

*Nabór wniosków o dofinansowanie w zakresie działania 1.12 "Porty rybackie, miejsca wyładunku, giełdy i przystanie dla Priorytetu 1 Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy, zawartej w PO Rybactwo i Morze ogłoszony został w III kwartale 2019 roku. Umowa o dofinansowanie podpisana została w marcu 2020 roku. Umowa na wykonanie prac budowlanych w Trzebieży podpisana została w kwietniu 2021 r. (...).*

(akta kontroli str. 21-22, 25-27, 36-70)

**b)** Mienie Skarbu Państwa stanowiące infrastrukturę portową nie było objęte ubezpieczeniem od zdarzeń losowych. Urząd posiadał polisę od odpowiedzialności cywilnej w związku z posiadaniem mieniem<sup>64</sup>.

(akta kontroli str. 274-404)

Dyrektor wyjaśnił: *Dyrektor Urzędu Morskiego w roku bieżącym rozważał ubezpieczenie infrastruktury urzędu od szkód spowodowanych przez jednostki pływające osób trzecich*

<sup>62</sup> Protokoły kontroli nr 19/2019 z 14 marca 2019 r. 19/2020 z 17 marca 2020 r. i 19/2021 z 1 czerwca 2021 r.

<sup>63</sup> Umowa DBM.II.260.55.20.Trzebież z 16 kwietnia 2021, termin zakończenia 16 kwietnia 2022 r. W trakcie procedowania był aneks wydłużający czas ukończenia o 61 dni w związku z uznanym rozszczeniem wykonawcy.

<sup>64</sup> Umowy zawarte z Towarzystwem Ubezpieczeń i Reasekuracji „WARTA” S.A. na ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, mienia, rzeczy osobistych, następstw nieszczęśliwych wypadków i kosztów leczenia, pojazdów mechanicznych, jednostek pływających z dodatkowym wyposażeniem oraz drona nr: PO.II.370.ZZP-3.51.18 z 6 grudnia 2018 r. zawartej na okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r., nr PO-II.370.36.19 z 26 listopada 2019 r. na okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r.; nr PO-II.260.44.20 z 14 grudnia 2020 r. r. na okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 r., nr PO-II.2600.3.21 z 15 listopada 2021 r. na okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2022 r.



na ustalony limit odpowiedzialności. Jednak z informacji pozyskanej od brokera świadczącego usługi ubezpieczeniowe na podstawie umowy z dnia 11 sierpnia 2006 roku z późniejszymi aneksami wynika, iż nie jest możliwe przyjęcie przez ubezpieczyciela tego typu ryzyka. Żaden ubezpieczyciel nie przyjmie ryzyka w tym zakresie na ustalony limit odpowiedzialności. Możliwe byłoby objęcie ubezpieczeniem poszczególnych budowli jednak powyższe generowałoby znaczne koszty, które miałyby być pokryte z budżetu państwa. W przypadku wyrządzenia szkody na mieniu UM przez inny podmiot wszczynana jest procedura ubezpieczeniowa a odpowiedzialność za szkodę spoczywa na sprawcy. Wówczas odszkodowanie wypłacane jest z OC sprawcy szkody. Urząd posiada opracowaną procedurę postępowania w wypadku wystąpienia szkody na mieniu UMS natomiast armatorzy dysponują obowiązkowymi ubezpieczeniami. W umowie generalnej nr PO.II.370.ZZP-3.51.18 z 16 grudnia 2018 r. zawartej na okres od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. ubezpieczeniem objęte było generalnie mienie Skarbu Państwa znajdujące się na terenie Kapitanatu Portu w Trzebieży, co za tym idzie zakres ubezpieczenia obejmował również ogrodzenie. Na prośbę ubezpieczyciela od roku 2020 ogrodzenie zostało wpisane i wyszczególnione w wykazie budynków do ubezpieczenia. (...).

(akta kontroli str. 22, 28, 71, 75-76, 97-109)

**c)** W kwestii liczby i rodzaju obiektów / urządzeń / instalacji znajdujących się na terenie małych portów, gdzie Dyrektor UMS pełnił rolę podmiotu zarządzającego, nie nadających się do eksploatacji Dyrektor wyjaśnił:

*Port Wolin - Nabrzeże przy elewatorze wyłączone z eksploatacji. Nabrzeże wraz z elewatorem jest własnością prywatną.*

*Port Lubin - W sierpniu 2021 r. zbiornik na wody zaolejone został skradziony z portu Lubin. Sprawę zgłoszono Policji w Międzyzdrojach, która wszczęła dochodzenie w sprawie kradzieży. Dochodzenie trwa do dnia dzisiejszego. Kapitanat Portu Świnoujście (KPe) o innych niesprawnych obiektach / urządzeniach / instalacjach nie posiada wiedzy. Dodatkowo informujemy, że jeżeli nie zostałby odnaleziony zbiornik przez Policję, KPe zgłosił potrzebę zakupu zbiornika na wody zaolejone do Wydziału Zaopatrzenia i Transportu UMS w ramach zakupu gotowych dóbr inwestycyjnych na rok 2023.*

(akta kontroli str. 12, 19)

Dyrektor wyjaśnił: *Po kradzieży zbiornika w porcie Lubin poinformowano użytkowników portu, że w ramach umowy z firmą S., odbiór zanieczyszczonych płynnych oraz zaolejonych odpadów stałych, do momentu wyjaśnienia sprawy przez policję / zakupu nowego zbiornika, odbywać się będzie bezpośrednio z ww. jednostek (na zgłoszenie przez jednostki rybackie takiej potrzeby). (...) w przypadku braku możliwości szybkiego dojazdu wozu odbierającego powyższe odpady z portu Lubin firma S. zapewnia dostarczenie zbiornika, do którego mogą być zdane odpady olejowe płynne, a który to zbiornik zostanie następnie przez nią odebrany.*

(akta kontroli str. 1742, 1744)

**d)** Naczelnik Wydziału DBM wyjaśnił: *Głębokości akwenów portowych nie zostały określone. Głębokości te są adekwatne do głębokości na torach podejściowych określonych w zarządzeniu nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu<sup>65</sup> oraz potrzeb użytkowników. Sondáže prowadzone są raz w roku i na podstawie analizy tych sondaczy planuje i wykonuje się prace czerpalne. Sondáže torów podejściowych są analizowane przez Oddział analiz batymetrycznych Wydziału Oznakowania Nawigacyjnego i informacja o ew. potrzebie wykonania prac*

<sup>65</sup> Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego poz. 3487.

*czterpalnych przekazywana jest do DBM. Sondaże z akwenów portowych przy nabrzeżach otrzymuje osoba / firma wykonująca przeglądy obiektów w danym roku zgodnie z Prawem budowlanym i informację o ew. zaleceniach z tytułu wypłyceń lub przegłębień zamieszcza w protokole z przeglądu. W kontrolowanych portach nie wystąpiły skargi użytkowników na niewystarczające głębokości na akwenach portowych. W związku z powyższym nie wykonywano prac na akwenach portowych, jedynie na torach podejściowych do portów. W porcie Dzwirzyno funkcjonując będąca własnością UMS pogłębiarka Omulek, której zadaniem jest pogłębianie toru podejściowego do portu. Na torach podjeściowych do pozostałych portów w latach 2019-2022 wykonywano następujące prace:*

- 1. Tory podejściowe i kanał przelotowy w Trzebieży – 10.11. – 15.12.2021 r.*
- 2. Tor podejściowy do Wolina z Zalewu Szczecińskiego – 12.08. – 24.10.2020 r.*

(akta kontroli str. 12, 19, 405-414)

W okresie objętym kontrolą w małych portach nie wykonywano na zlecenie Urzędu prac pogłębiarskich w akwenach portowych stanowiących infrastrukturę portową. Przeprowadzone w tym okresie w małych portach prace sondażowe (pomiar hydrograficznych) nie stwierdziły wypłyceń ograniczających dostęp do portu.

(akta kontroli str. 12, 19, 405-414)

**2.3 a)** Plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych<sup>66</sup> dla portów w Trzebieży, Wolinie i Lubinie zostały zatwierdzone przez Dyrektora UMS 29 lipca 2004 r.<sup>67</sup>, a plan dla portu w Dzwirzynie Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku zatwierdził 29 marca 2010 r. Dyrektor UMS do aktualizacji i uzgadniania planów dla ww. portów przystąpił 20 kwietnia 2022 r., tj. w toku kontroli NIK.

(akta kontroli str. 415-438)

**b)** W latach 2019-2022 (I kwartał) w celu zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w portach zarządzanych przez Dyrektora UMS corocznie w małych portach przeprowadzano kontrole<sup>68</sup> sprzętu i urządzeń p.poż. W wyniku kontroli w trzech portach (Wolinie, Lubiniu i Dzwirzynie) nie stwierdzono, nieprawidłowości. W porcie w Trzebieży, w trakcie badania zewnętrznej instalacji przeciwpożarowej stwierdzono niesprawność części hydrantów, tj.:

- w 2019 r. stwierdzono, że jeden z pięciu hydrantów nie odwadnia, był uszkodzony, niesprawny i kwalifikuje się do wymiany,
- w 2020 r. i 2021 r. stwierdzono, że trzy hydranty (z pięciu) były uszkodzone, zakwalifikowane do wymiany.

Wymianę hydrantów przeprowadzono 29-30 listopada 2021 r.<sup>69</sup>

(akta kontroli str. 439-478)

**c)** W okresie objętym kontrolą Państwowa Inspekcja Pracy oraz inne organy pełniące nadzór w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, nie przeprowadziły kontroli obejmujących przestrzeganie wymagań bhp odnoszących się do obiektów portowych takich jak nabrzeża, magazyny, place składowe oraz przeladunkowe urządzenia techniczne. W ww. okresie Komisja BHP Urzędu przeprowadziła przegląd stanowisk pracy oraz stanu technicznego obiektu w porcie<sup>70</sup> - Kapitanat

<sup>66</sup> Dalej: Plany zwalczania zagrożeń.

<sup>67</sup> Decyzja nr OŚ-I-500/1/4/04.

<sup>68</sup> W porcie w Dzwirzynie kontrole przeprowadzono w 2020 r. i 2021 r. Do 31 marca 2020 r. port w Dzwirzynie znajdował się we właściwości zniesionego od 1 kwietnia 2020 r. Urzędu Morskiego w Słupsku.

<sup>69</sup> Protokół odbioru hydrantów zewnętrznych z 30 listopada 2021 r., protokół końcowego odbioru robót z 2 grudnia 2021 r., na podstawie umowy nr DA-I.2630.5.21.WT, PO-II.2630.198.21 z 15.10.2021 r.

<sup>70</sup> Kontrole przeprowadzane przez Zespół ds. BHP uwzględniały m.in.: stan techniczny budynków: administracyjno – biurowego Kapitanatu Portu, pomieszczeń bosmanatu Portu, garaży, warsztatów i magazynów; pierwszą pomoc przedmedyczną w tym: apteczki pierwszej pomocy, wykaz leków, instrukcję udzielania pierwszej pomocy, imienny wykaz osób do udzielania pierwszej pomocy; pomieszczenia higieniczno-sanitarne; ochronę ppoż. w tym: badanie instalacji odgromowej, wyposażenie i legalizację sprzętu

w Trzebieży. W trakcie kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości i nie wydano zaleceń.

(akta kontroli str. 479, 502-508)

Badaniu w zakresie przestrzegania wymagań w zakresie bhp przez Urząd poddano dokumentację sześciu obiektów infrastruktury portowej<sup>71</sup>. Ustalono, że Urząd przestrzegał przepisów prawa w zakresie bhp, poprzez przeprowadzanie rocznych i pięcioletnich kontroli okresowych, przeprowadzanie pomiarów ochronnych<sup>72</sup>, bieżące kontrole przeprowadzane były przez Bosmana Portu<sup>73</sup>.

(akta kontroli str. 479-516)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Brak realizacji zaleceń z kontroli okresowych Przystani dalbowej w Trzebieży, tj.: kontroli pięcioletniej przeprowadzonej w 2018 r.<sup>74</sup> oraz kontroli okresowych rocznych przeprowadzonych w latach 2019-2021, w wyniku których sformułowano następujące zalecenia: 1) naprawa dziur i szczelin przy zamkach pali skrzynkowych, 2) bieżąca konserwacja obiektu, 3) oczyszczenie dalb z ptasich odchodów. Zalecenia nie zostały zrealizowane od września 2018 r. do 31 marca 2022 r.<sup>75</sup>, tj. mimo upływu ponad 3,5 roku.

W ocenie NIK zaniechanie realizacji zaleceń było sprzeczne z zasadami zarządzania mieniem państwowym określonymi w art. 4 ust. 2 oraz art. 5 ust. 1 pkt 2 i 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym<sup>76</sup>, zgodnie z którymi gospodarując mieniem Skarbu Państwa należy zachowywać szczególną staranność, zabezpieczać mienie przed uszkodzeniem lub zniszczeniem, zapewniać ochronę tego mienia. Powyższe naruszało także wymogi określone w § 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie kontroli morskich budowli hydrotechnicznych, w którym wskazano, że warunki techniczne użytkowania budowli morskich powinny zapewniać utrzymanie należytego stanu technicznego i wymaganego stanu estetycznego takiej budowli oraz związanych z nią urządzeń.

(akta kontroli str. 168-182)

Dyrektor wyjaśnił: *Prace remontowe i konserwacyjne w małych portach wykonywane są w ramach limitu otrzymanych środków bieżących Budżetu Państwa zgodnie z hierarchią potrzeb. W pierwszej kolejności realizowane są prace niezbędne, których zaniechanie może zagrażać życiu lub zdrowiu użytkowników oraz prace konieczne dla zachowania bezpieczeństwa żeglugi. Przystań dalbowa: Z uwagi na lokalizację obiektu, sposób użytkowania oraz zakres prac, zalecenia zakwalifikowane zostały jako prace których*

---

ppoż., oznaczenie dróg ewakuacyjnych; wyposażenie w instrukcje ppoż. obiektów; oznaczenie sprzętu ppoż. – gaśnic; kontrolę i wyposażenie stanowisk pracy w maszyny i urządzenia techniczne; kontrolę wizualną nabrzeży w tym: wyposażenie nabrzeży w sprzęt ppoż., sprzęt ratunkowy, znaki bezpieczeństwa: „zakaz palenia”, „zakaz wstępu”, „grozi utonięciem”, oznaczenie punktu medycznego, pomieszczeń higieniczno-sanitarnych, stan techniczny odbojnic, drabinek wylazowych na nabrzeże.

<sup>71</sup> Przystań dalbowa; Wyciąg łodziowy oraz cztery nabrzeża: Nabrzeże Postojowe Rybackie w Basenie Nr 1 i Nr 2; Nabrzeże Urzędu Morskiego w Szczecinie odc. I-J i odc. J-K objętej badaniem wykonywania zadań w celu zapewnienia należytego utrzymania i bezpieczeństwa obiektów infrastruktury portowej.

<sup>72</sup> Zakres kontroli: skuteczność ochrony przeciwporażeniowej przez samoczynne wyłączenie zasilania, sprawdzenie zabezpieczenia wyłącznika różnicowoprądowego, sprawdzenie rezystancji instalacji i urządzeń, sprawdzenie rezystancji uziemienia roboczego.

<sup>73</sup> Karta obowiązków, odpowiedzialności i uprawnień - do obowiązków na stanowisku należało m.in.: a) nadzór nad głębokościami w porcie i na torach podejściowych poprzez analizę sondaży, b) kontrola stanu urządzeń cumowniczych i odbojowych oraz środków ratunkowych na budowlach hydrotechnicznych (nabrzeżach, pirsach, pomostach) w porcie oraz kontrola stanu działania oznakowania nawigacyjnego, c) kontrola bezpieczeństwa statków w trakcie postoju, przeładunku i ruchu.

<sup>74</sup> Protokół kontroli nr 22/2018 z 12 września 2018 r.

<sup>75</sup> Stan na dzień uzyskania wyjaśnień (16 maja 2022 r.).

<sup>76</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 1933, ze zm.; dalej: ustawa zcmp.

*zaniechanie nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi oraz użytkowników obiektu - nie zostały wykonane z powodu braku środków. (...).*

(akta kontroli str. 21-22, 25-27, 36-70)

2. Brak bieżącej aktualizacji planów zwalczania zagrożeń dla małych portów pozostających w zarządzie Dyrektora UMS. Plany zwalczania zagrożeń dla portów w Trzebieży, Wolinie i Lubinie zostały zatwierdzone w 2004 r., a plan dla portu w Dźwirzynie - w 2010 r. Dyrektor do aktualizacji i uzgadniania planów dla ww. portów przystąpił 20 kwietnia 2022 r., tj. po ponad 17 latach w przypadku portów w Trzebieży, Wolinie i Lubinie oraz 12 latach w przypadku portu w Dźwirzynie (od przejścia tego portu po zniesionym Urzędzie Morskim w Słupsku upłynęły dwa lata).

Powyższe było niezgodne z treścią § 15 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (obowiązującego do 31 sierpnia 2017 r.)<sup>77</sup>, według którego podmioty zarządzające portem są zobowiązane opracować i na bieżąco aktualizować plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych. Stosownie do § 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach<sup>78</sup> dyrektorzy urzędów morskich opracowują i na bieżąco aktualizują plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych w porcie, dla którego nie ustanowiono podmiotu zarządzającego.

Ponadto w rozdziale 8 części I planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych dla portów w Trzebieży, Wolinie i Lubinie wskazano: *Plan jest aktualizowany na bieżąco. Zmiany aktualizacyjne i uzupełnienia wprowadza do planu Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego. Konieczność dokonania zmian planu w części odnoszącej się do obszarów portowych zgłaszają do Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego kapitanowie portów.*

Aktualizację planów zwalczania zagrożeń rekomendowano również w sprawozdaniu ostatecznym z 8 września 2020 r. z zadania zapewnającego nt. *Zatwierdzanie planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych.*

(akta kontroli str. 415-438, 540)

Dyrektor wyjaśnił: *Plany zwalczania zagrożeń (...) nie były aktualizowane z następujących powodów: a) Kapitanowie portów nie zgłaszali do OŚ konieczności dokonania zmian w treści planów; b) W związku z rekomendacją zamieszczoną w sprawozdaniu ostatecznym z dn. 8 września 2020 r. z zadania zapewnającego nt. „Zatwierdzanie planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych”, OŚ przygotował pismo skierowane do Ministerstwa Infrastruktury w sprawie interpretacji przepisów prawa, w zakresie opracowywania planów zwalczania. Pismo wysłano do MI w dn. 4 grudnia 2020 r. Ponieważ nie otrzymano odpowiedzi na ww. pismo, OŚ przystąpił w 2021 r. do czynności, mających na celu aktualizację planów; c) W wyniku powyższych działań można stwierdzić, że aktualizowane plany w znacznej mierze bazują na pierwotnych planach, a najistotniejsze elementy planów, np. w zakresie przyjętych procedur informowania oraz sposobu postępowania bosmanów dyżurnych kapitanatów portów, czy pracowników OŚ, nie uległy zmianie.*

(akta kontroli str. 22, 71)

<sup>77</sup> Dz.U. Nr 239, poz. 2026, ze zm.

<sup>78</sup> Dz.U. z 2017 r. poz.118.

3. Wymianę hydrantów w Porcie w Trzebieży przeprowadzono z ponad dwuletnią zwłoką od pierwszego stwierdzenia ich niesprawności. Wymiana części hydrantów nastąpiła 29-30 listopada 2021 r., a ich niesprawność stwierdzono:

- w maju 2019 r. - jeden (z pięciu) hydrantów zakwalifikowano do wymiany,
- w maju 2020 r. i w maju 2021 r.- trzy hydranty (z pięciu) zakwalifikowano do wymiany.

Powyższe skutkowało niezapewnieniem (od maja 2019 r. do listopada 2021 r.) prawidłowej ochrony i bezpieczeństwa przeciwpożarowego na terenie Portu w Trzebieży (w tym na obszarze lokalizacji budowli morskich), co było wymogiem określonym w art. 7 ust. 3 ustawy o portach oraz § 5 rozporządzenia w sprawie kontroli morskich budowli hydrotechnicznych.

(akta kontroli str. 439-478)

Dyrektor wyjaśnił: *Ponieważ w tym okresie stwierdzono ponadto niesprawność hydrantów w innym obiekcie (Kapitanat w Świnoujściu, Bosmanat Nowe Warpno) dział zamówień publicznych preferował rozwiązanie kwestii napraw całościowo w jednym przetargu. (...) niesprawność hydrantów mogła wynikać zarówno na skutek fizycznego uszkodzenia urządzenia (hydrantu) ale też na skutek niezyskiwania przez instalację parametrów roboczych. W tym drugim przypadku problem mógł powstać po stronie UMS (fizyczne uszkodzenia sieci na działce UMS) lub po stronie dostawcy (za niskie parametry medium na przyłączy do działki). Ponieważ w części wykrytych usterek nie można było jednoznacznie określić czy uszkodzony jest sam hydrant czy też problem związany jest z usterką sieci należało to skonfrontować z dostawcą. I tak kontakt z dostawcą pozwolił na pozytywne zweryfikowanie instalacji w bosmanacie w Nowym Warpnie (problem leżał po stronie gminy). Dopiero po tym kroku można było przystąpić do procedur przetargowych.*

(akta kontroli str. 23, 27)

#### OCENA CZĄSTKOWA

W małych portach w Trzebieży, Wolinie, Lubinie Dyrektor nie w pełni wykorzystywał nieruchomości będące w posiadaniu Urzędu (stopień wykorzystania gruntów wynosił od 1,4 do 17,4%). Na zawarcie dwóch objętych kontrolą umów dzierżawy i użyczenia uzyskano wymagane przepisami ustawy o portach zgody właściwego Ministra. Dla wszystkich badanych elementów infrastruktury portowej prawidłowo prowadzono książki obiektów budowlanych. Obiekty infrastruktury portowej były poddawane okresowym kontrolom stanu technicznego. Wydane zalecenia były realizowane na bieżąco, za wyjątkiem zaleceń dotyczących przystani dalbowej w Trzebieży. Urząd zachowywał i przestrzegał wymogi bhp odnoszące się do obiektów portowych. Jako podmiot władający budowlami morskimi na obszarze małych portów morskich, Urząd nie zapewnił przestrzegania przepisów dotyczących podstawowych wymogów ochrony przeciwpożarowej, ponieważ: nie aktualizował planów zwalczania zagrożeń wód portowych, z opóźnieniem dokonał wymiany hydrantów w porcie w Trzebieży. W okresie objętym kontrolą w małych portach nie wykonywano na zlecenie Urzędu prac pogłębiarskich w akwenach portowych stanowiących infrastrukturę portową, ponieważ pomiary nie wykazały wypłyceń ograniczających dostęp do portu.

#### OBSZAR

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

#### Opis stanu faktycznego

**3.1.** Dyrektor Urzędu zarządzał następującymi małymi portami:

- Portem w Trzebieży o powierzchni 16,5133 ha i łącznej długości nabrzeży wynoszącej 725,78 m, pełniącym następujące funkcje gospodarcze: przeladunkowo-składowa, żegluga pasażerska, obsługa rybołówstwa, żeglarstwo;

- Portem w Wolinie o powierzchni 2,5926 ha i łącznej długości nabrzeży wynoszącej 486,34 m, pełniącym następujące funkcje gospodarcze: żegluga pasażerska, obsługa rybołówstwa, żeglarstwo;
- Portem w Lubinie o powierzchni 0,8017 ha i łącznej długości nabrzeży wynoszącej 378,08 m, pełniącym funkcje obsługi rybołówstwa;
- Portem w Dźwirzynie<sup>79</sup> o powierzchni 5,3369 ha i łącznej długości nabrzeży wynoszącej 696 m, pełniącym następujące funkcje gospodarcze: żegluga pasażerska, obsługa rybołówstwa, żeglarstwo.

(akta kontroli str. 345)

Wartość uzyskanych w latach 2019-2021 (wg stanu na 31 grudnia) przychodów w poszczególnych portach zarządzanych przez Dyrektora kształtowała się następująco:

- Port w Trzebieży – 163,5 tys. zł (w 2019 r.), 153,3 tys. zł (w 2020 r.), 209,8 tys. zł (w 2021 r.); głównymi źródłami przychodów były opłaty portowe<sup>80</sup>, opłaty za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej<sup>81</sup>,
- Port w Wolinie – 14,9 tys. zł (w 2019 r.), 5,6 tys. zł (w 2020 r.), 6,2 tys. zł (w 2021 r.); przychody głównie z tytułu opłat portowych<sup>82</sup>,
- Port w Lubinie – 5,8 tys. zł (w 2019 r.), 0,6 tys. zł (w 2020 r.), 1,8 tys. zł (w 2021 r.); przychody z tytułu opłat portowych,
- Port w Dźwirzynie – 233,3 tys. zł (w 2020 r.), 269,4 tys. zł (w 2021 r.); głównymi źródłami przychodów były wpływy z dzierżawy i najmu nieruchomości portowych<sup>83</sup>.

Łączna wartość uzyskanych przychodów w portach zarządzanych przez Dyrektora wynosiła: 184,2 tys. zł (rok 2019), 392,8 tys. zł (rok 2020), 487,2 tys. zł (rok 2021).

(akta kontroli str. 546-548)

W kwestii zasadniczych przyczyn spadku przychodów, głównie w roku 2020 i 2021, Dyrektor wskazał przede wszystkim: 1) obniżenie w 2020 r. o 90% stawek opłat portowych dla statków rybackich oraz jednostek sportowo-rekreacyjnych wykorzystywanych do połowu rekreacyjnego (§ 3 Obwieszczenia Nr 1 Dyrektora UMS z 20 grudnia 2019 r. w sprawie opłat portowych w portach oraz w przystaniach morskich); 2) z uwagi na obniżenie limitów połowów w odniesieniu do kilku stad ryb – czasowo zostały obniżone o 90% stawki opłat portowych dla statków rybackich oraz jachtów komercyjnych wykorzystywanych do połowu rekreacyjnego (rozdział III, punkt 1, ppkt 1.6 zarządzenia wewnętrznego Nr 13 Dyrektora UMS z 30 kwietnia 2021 r. w sprawie taryfy opłat portowych w portach i przystaniach morskich).

(akta kontroli str. 1643-1643a)

Wartość ponoszonych kosztów na funkcjonowanie poszczególnych portów kształtowała się następująco:

- Port w Trzebieży – 3 650,6 tys. zł (w 2019 r.), 3 797,9 tys. zł (w 2020 r.), 3 725 tys. zł (w 2021 r.).
- Port w Wolinie – 1 543,4 tys. zł (w 2019 r.), 1 906,3 tys. zł (w 2020 r.), 1 741,7 tys. zł (w 2021 r.);
- Port w Lubinie – 1 409,8 tys. zł (w 2019 r.), 1 378,5 tys. zł (w 2020 r.), 1 455,5 tys. zł (w 2021 r.);
- Port w Dźwirzynie – 2 650 tys. zł (w 2020 r.), 2 777,9 tys. zł (w 2021 r.).

Łączna wartość kosztów wyniosła: 6 603,8 tys. zł w 2019 r., 9 732,8 tys. zł w 2020 r., 9 700,1 tys. zł w 2021 r.

<sup>79</sup> Od 1 kwietnia 2020 r.

<sup>80</sup> Odpowiednio: 131 tys. zł w 2019 r., 32,8 tys. zł w 2020 r. i 39,4 tys. zł w 2021 r.

<sup>81</sup> Odpowiednio: 18,9 tys. zł w 2019 r., 100,4 tys. zł w 2020 r. i 149,2 tys. zł w 2021 r.

<sup>82</sup> Odpowiednio: 14,8 tys. zł w 2019 r., 5,5 tys. zł w 2020 r. i 6,1 tys. zł w 2021 r.

<sup>83</sup> Odpowiednio: 250,8 tys. zł w 2019 r., 229,7 tys. zł w 2020 r. i 261,6 tys. zł w 2021 r.

(akta kontroli str. 567)

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

- Port w Trzebieży, odpowiednio na 31 grudnia: 2019 r. wynosiła 9 795,8 tys. zł, 2020 r. - 9 986,4 tys. zł; 2021 r. - 9 706,3 tys. zł;
- Port w Wolinie, odpowiednio na 31 grudnia: 2019 r. wynosiła 4 678,4 tys. zł; 2020 r. - 4 682,1 tys. zł, 2021 r. - 4 683,4 tys. zł;
- Port w Lubinie, odpowiednio na 31 grudnia: 2019 r. wynosiła 1 931,6 tys. zł; 2020 r. - 1 932,3 tys. zł, 2021 r. - 4 875,8 tys. zł<sup>84</sup>;
- Port w Dźwirzynie, na 31 grudnia: 2020 r. wyniosła 7 443,1 tys. zł; 2021 r. - 7 238,2 tys. zł.

Brak danych za 2019 r. w zakresie majątku trwałego portu w Dźwirzynie wynika z przejścia w kwietniu 2020 r. ww. portu ze likwidowanego Urzędu Morskiego w Słupsku i przeniesienie sald do ksiąg UMS od 1 kwietnia 2020 r.

Wartość obliczonych wskaźników ekonomicznych w latach 2019-2021:

- wskaźnik produktywności majątku kształtował się odpowiednio w Porcie w: Trzebieży - 1,67%, 1,54%, 1,70%, Lubinie - 0,3%, 0,03%, 0,02%, Wolinie - 0,32%, 0,12% oraz 0,13%, Dźwirzynie - 3,13% w 2020 r. i 2,51% w 2021 r.
- wskaźnik stopnia zużycia majątku trwałego ogółem kształtował się następująco w Porcie w: Trzebieży - 0,27%, 0,27%, 0,22%, Lubinie - 0,68%, 0,71%, 0,18%, Wolinie - 0,29%, 0,31% oraz 0,33%, Dźwirzynie - 0,33% w 2020 r. i 0,35% w 2021 r.

(akta kontroli str. 567-570)

**3.2.** W badanym okresie objęte kontrolą małe porty generowały ujemne wyniki z działalności portowej. Urząd, jako jednostka budżetowa nie prowadził działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem portem, wskazanej ustawowo dla podmiotu zarządzającego. Wpływy z opłat portowych stanowiły dochód budżetu państwa i w całości odprowadzane były na jego konto. Opłaty portowe ustalane były przez Dyrektora<sup>85</sup> dla portów, w których zadania podmiotu zarządzającego wykonywał Dyrektor UMS.

(akta kontroli str. 546-567)

**3.3.** W prowadzonej w Urzędzie ewidencji majątku trwałego ujęto elementy infrastruktury portowej pozostającej w zarządzie Dyrektora UMS. W ewidencji zawarto m.in. informacje takie jak: numer inwentarzowy środka trwałego, grupę i rodzaj według KŚT, wartość początkową i umorzenie, datę i oznaczenie dokumentu przyjęcia. W ww. ewidencji ujęto m.in:

- 19 działek oznaczonych kodem 060 „grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi” znajdujących się w portach w Trzebieży, Wolinie, Lubinie i Dźwirzynie, które nie posiadały określonej wartości (działki nie zostały wycenione);

(akta kontroli str. 860-882)

- Nabrzeża Basenu Rybackiego nr 1 w Trzebieży (nr inwentarzowy II-6) o wartości początkowej wynoszącej 1 052 765,01 zł. Kwota ta stanowiła łączną wartość czterech nw. różnych środków trwałych stanowiących obiekty infrastruktury portowej, dla których w większości prowadzono odrębne KOB (obiekty te nie

<sup>84</sup> Zwiększenie wartości majątku rzeczowego o 2 935 472,40 zł w wyniku zakończenia w 2021 r. inwestycji pn. Przebudowa Nabrzeża Południowego w Basenie Rybackim w Morskim porcie w Lubinie.

<sup>85</sup> Obwieszczenie Nr 1 Dyrektora UMS z 6 grudnia 2016 r. w sprawie taryfy opłat portowych w portach oraz przystaniach morskich (zmienione Obwieszczeniem z 7 stycznia 2020 r. poz. 86) oraz Zarządzenie wewnętrzne Nr 13 Dyrektora UMS z 30 kwietnia 2021 r. w sprawie opłat portowych w portach i przystaniach,

zostały odrębnie wycenione):

- Nabrzeże UMS - odcinek J-K (wysokie), numer inwentarzowy: II-600001;
- Nabrzeże Urzędu Morskiego w Szczecinie odc. I-J, numer inwentarzowy: II-600002;
- Nabrzeże Postojowe Rybackie w Basenie Nr 1, numer inwentarzowy: II-600003;
- Wyciąg łodziowy, numer inwentarzowy: II-600004;
- Nabrzeże oczepowe żelbetowe w Wolinie (nr inwentarzowy II-1243) o wartości początkowej wynoszącej 1 099 196,80 zł. Kwota ta stanowiła łączną wartość dwóch nw. środków trwałych stanowiących obiekty infrastruktury portowej (obiekty te nie zostały odrębnie wycenione):
  - Nabrzeże, numer inwentarzowy: II-1243001;
  - Nabrzeże zamykające, numer inwentarzowy: II-1243002.

(akta kontroli str. 575-620, 685-713)

Dyrektor wyjaśnił: 1) Nabrzeża Basenu Rybackiego nr 1 w Trzebieży, zgodnie z historycznymi zapisami ujęte zostały w ewidencji majątkowej na podstawie dokumentu PK 84/62 z dnia 01 stycznia 1960 r. pod jedną pozycją pod nazwą Basen Rybacki nr 1 nadając nr inwentarzowy II-6, w wartości początkowej środka trwałego będącej łączną wartością nabrzeży. W 2019 r. Wydział DBM zlecił dokonanie inwentaryzacji i operatu szacunkowego infrastruktury portowej w porcie w Trzebieży. W wyniku inwentaryzacji i sporządzonego do niej operatu szacunkowego zdefiniowane zostały poszczególne obiekty co pozwoliło na dokonanie zmian w zapisach ewidencyjnych tegoż środka trwałego w zakresie nazewnictwa. Nazwę Basen Rybacki nr 1 (nr inw. II-6) skorygowano, nadając nazwę: Nabrzeża Basenu Rybackiego nr 1 (nr inw. II-6) oraz wyodrębniając poszczególne obiekty: a) II-600001 - Nabrzeże UMS - odcinek J-K (wysokie), b) II-600002 - Nabrzeże UMS - odcinek I-J (niskie), c) II-600003 - Nabrzeże Postojowe Rybackie, d) II-600004 - Wyciąg łodziowy – slip. Mając jednakże na względzie art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (...) sporządzony operat szacunkowy, w którym określone zostały wartości odtworzeniowe dla poszczególnych nabrzeży, nie uprawniał do dokonania aktualizacji początkowej wartości środka trwałego. Powstała wątpliwość, czy operat szacunkowy może stanowić podstawę do zmiany wartości początkowej środka trwałego poddano opinii prawnej (w załączeniu), zgodnie z którą tylko przesłanki opisane w tym przepisie stanowią podstawę do dokonania aktualizacji wartości początkowej.

2) Środek trwały pod nazwą: Nabrzeże oczepowe żelbetowe w Wolinie (nr inw. II-1243) oraz jego elementy składowe tj. Nabrzeże (mb) - nr inw. II-1243001, Nabrzeże zamykające (mb) - nr inw. II-1243002, zostały zaksięgowane w ewidencji zgodnie z dokumentem źródłowym z dnia 18 lutego 2000 r., w którym określona została łączna wartość początkowa 1 099 196,80 zł.

(akta kontroli str. 151, 154 -155)

**a)** Urząd zachował podział rzeczowych aktywów trwałych, będących infrastrukturą portową, na środki trwałe i środki trwałe w budowie.

Szczegółowe badanie przeprowadzono na próbie 11 elementów<sup>86</sup> infrastruktury portowej<sup>87</sup>, w tym m.in. przystani dalbowej, nabrzeży, wyciągu łodziowego, oświetlenia portu. Ustalono, że elementy infrastruktury portowej: były prawidłowo ujęte w ewidencji środków trwałych z uwzględnieniem zasad KST, zapisy w ewidencji były aktualne; zostały ujęte w ewidencji księgowej środków trwałych na kontach zespołu 0 - Majątek trwały w księdze głównej; każdy środek trwały został przyjęty do użytkowania na podstawie dokumentu przyjęcia oraz wyceniony

<sup>86</sup> W tym sześć objętych badaniem opisanym w punkcie 2.2.

<sup>87</sup> W ewidencji środków trwałych nie ujęto świateł i oznakowania nawigacyjnego, nie stanowiły własności Urzędu.



(z wyjątkiem opisanych wyżej Basenu Rybackiego nr 1 w porcie w Trzebieży i Nabrzeża oczepowego żelbetowego w Wolinie).

(akta kontroli str.151, 154, 575-608, 685-721)

**b)** Z dwóch zadań (w tym jednego składającego się z trzech części) w zakresie budowy, rozbudowy lub modernizacji infrastruktury portowej w małych portach<sup>88</sup> zakończone zostało jedno zadanie - Przebudowa Nabrzeża Południowego w Basenie Rybackim w Morskim porcie w Lubinie<sup>89</sup>; pozostałe były w trakcie realizacji (ujęte w ewidencji księgowej na koncie 080 środki trwałe w budowie). Po zakończeniu i rozliczeniu 26 lipca 2021 r.<sup>90</sup> zadania Przebudowa Nabrzeża w Lubinie z datą 23 grudnia 2021 r. wprowadzono zmiany do ewidencji środków trwałych poprzez podniesienie wartości środka trwałego o 2 935 472,40 zł.

(akta kontroli str. 722-762)

W wyniku oględzin<sup>91</sup> modułu finansowo-księgowego<sup>92</sup> programu „UNISOFT”, stwierdzono, że:

- dokument księgowy nr GA-III.2930.1.6.21.MM z 23 grudnia 2021 r., dotyczący zwiększenia wartości konta 011 o kwotę 2 935 472,40 zł nie był zgodny z datą protokołu nr DBM-1/2021 z 8 grudnia 2021 r., na podstawie którego zwiększono wartość Nabrzeża Południowego w Lubinie;
- dokument z 23 grudnia 2021 r. został zaksięgowany (przeniesiony z bufora do ksiąg rachunkowych) 27 kwietnia 2022 r., tj. po terminie sporządzenia sprawozdania finansowego za 2021 r.

Ponadto oględziny wykazały, że:

- w księdze rachunkowej nie wprowadzono kont analitycznych dla ewidencji środków trwałych w podstawowym układzie grup KŚT; wszystkie zapisy dotyczące środków trwałych dokonywane były na koncie 011-00-00 lub 013-00-00;
- ewidencja analityczna środków trwałych prowadzona była w module środki trwałe<sup>93</sup> programu „UNISOFT”, który nie został zintegrowany z modulem „FK”.

(akta kontroli str. 1657-1740)

W polityce rachunkowości Urzędu<sup>94</sup> nie wskazano, że dla środków trwałych prowadzi się konta ksiąg pomocniczych.

(akta kontroli str. 912-1143)

W badanym okresie Urząd przeprowadzał inwentaryzację środków trwałych<sup>95</sup>.

(akta kontroli str. 575-687, 763-858, 912-1143)

**3.4.** Przychody, o których mowa w art. 9 ust. 1 ustawy o portach uzyskiwane z małych portów w wysokości odpowiednio: 451,46 tys. zł (rok 2019), 362,82 tys. zł

<sup>88</sup> Objętych badaniem w ramach 1.3, dotyczących wykonania robót budowlanych w ramach inwestycji pn. „Poprawa infrastruktury w małych portach Mrzeżyno, Niechorze, Lubin, Trzebież”, część: I – Przebudowa Nabrzeża Południowego w Basenie Rybackim w Morskim porcie w Lubinie, II – Przebudowa Falochronu Zachodniego i Wschodniego wraz z umocnieniem brzegowym wschodnim w Mrzeżynie, III – Przebudowa pomostu rybackiego nr 1 w Niechorzu oraz Przebudowy Nabrzeża Południowego w Basenie Rybackim w Morskim porcie w Lubinie.

<sup>89</sup> Dalej: Przebudowa Nabrzeża w Lubinie.

<sup>90</sup> Data przelewu bankowego (wyciąg bankowy z 26 lipca 2021 r.).

<sup>91</sup> Przeprowadzonych 23 czerwca 2022 r.

<sup>92</sup> Dalej: „FK”.

<sup>93</sup> Dalej: „ST”.

<sup>94</sup> Zarządzenia Wewnętrzne Dyrektora UMS nr 4 z 22 stycznia 2019 r. (obowiązujące do 31 grudnia 2020 r.) i nr 21 z 29 lipca 2021 r.

<sup>95</sup> Inwentaryzację przeprowadzono w 2019 r. w portach w Trzebieży, Wolinie oraz w 2020 r. w porcie w Dźwirzynie i Lubinie. W portach w Trzebieży, Wolinie i Lubinie przeprowadzono inwentaryzację okresową pełną pola spisowego środek trwałe i pozostałe środki trwałe, w Dźwirzynie inwentaryzację zdawczo-odbiorczą majątku zniesionego Urzędu Morskiego w Słupsku (środki trwałe i pozostałe środki trwałe).

(rok 2020), 487,24 tys. zł zostały odprowadzone do budżetu państwa. Wydatki na infrastrukturę portową poniesione w latach 2019-2021 stanowiły odpowiednio w porcie:

- w Trzebieży: 173%, 122,1% i 1 320,7% przychodów uzyskanych w tym porcie<sup>96</sup>,
- w Wolinie: 761,3%, 4 542,7%, 711,4% przychodów<sup>97</sup>,
- w Lubinie: 1 617,8%, 2 896,5%, 1 935,9% przychodów<sup>98</sup>,
- w Dźwirzynie: 1,4%, 35,6%, 22,9% przychodów<sup>99</sup>.

Wydatki zostały poniesione na zadania, o których mowa w art. 9 ust. 2 ustawy o portach.

(akta kontroli str. 571-574, 883)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. W księgach rachunkowych Urzędu nie ujęto wartości 19 środków trwałych stanowiących nieruchomości gruntowe, tj. działek oznaczonych według KŚT kodem 060 „grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi”, znajdujących się w portach morskich w Trzebieży<sup>100</sup>, Wolinie<sup>101</sup>, Lubinie<sup>102</sup> i Dźwirzynie<sup>103</sup>, z uwagi na brak ich wyceny, mimo ich wykazywania w ewidencji majątku trwałego. Stanowiło to naruszenie obowiązków państwowych jednostek sektora finansów publicznych w zakresie ewidencjonowania mienia Skarbu Państwa określonych w art. 42 ust. 1-3 oraz art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z zmp.

Zgodnie z art. 42 ust. 1-3 ustawy z zmp, ewidencję 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 31 grudnia każdego roku.

Stosownie do art. 5 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy organy administracji publicznej oraz kierownicy jednostek, w szczególności zapewniają wycenę mienia.

(akta kontroli str. 860-882)

Dyrektor wyjaśnił: *Grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi, ujęte w ewidencji*

<sup>96</sup> Przychody wyniosły odpowiednio: 163,6 tys. zł, 153,4 tys. zł, 209,8 tys. zł, wydatki odpowiednio: 283 tys. zł (w tym wydatki remontowe 204,4 tys. zł), 187,3 tys. zł (w tym wydatki remontowe 107,98 tys. zł), 2 770,4 tys. zł (w tym wydatki remontowe 29,05 tys. zł i wydatki inwestycyjne – 2 638,20 tys. zł).

<sup>97</sup> Przychody wyniosły odpowiednio: 14,9 tys. zł, 5,6 tys. zł, 6,2 tys. zł, wydatki odpowiednio: 113,8 tys. zł (w tym wydatki remontowe 87,85 tys. zł), 255,3 tys. zł (w tym wydatki remontowe 237,31 tys. zł), 44,4 tys. zł (w tym wydatki remontowe 21,11 tys. zł i wydatki inwestycyjne – 2,94 tys. zł).

<sup>98</sup> Przychody wyniosły odpowiednio: 5,8 tys. zł, 0,6 tys. zł, 1,8 tys. zł, wydatki odpowiednio: 94,6 tys. zł (w tym wydatki remontowe 78,60 tys. zł), 16,8 tys. zł (w tym wydatki remontowe 0,95 tys. zł), 34,6 tys. zł (w tym wydatki remontowe 21,11 tys. zł i wydatki inwestycyjne – 2,94 tys. zł).

<sup>99</sup> Przychody wyniosły odpowiednio: 267,1 tys. zł, 233,3 tys. zł, 269,4 tys. zł, wydatki odpowiednio: 3,7 tys. zł, 83 tys. zł, 61,9 tys. zł (w tym wydatki remontowe 12,43 tys. zł).

<sup>100</sup> Odpowiednio działki: nr 241/2 obręb 0001 Trzebież, pow. 0,341 ha, nr inwentarzewy 0-168, nr 241/3 obręb 0001 Trzebież, pow. 0,0028 ha, nr inwentarzewy 0-169, nr 1094/10 obręb Trzebież, pow. 1324,7858 ha, nr inwentarzewy 0-170, przyjmowane na stan środków trwałych w 2003 r. i 2015 r.

<sup>101</sup> Odpowiednio działki: nr 120/4 obręb Gogolice, pow. 42,9301 ha, nr inwentarzewy 0-242, nr 338/7 obręb 3 Wolin, pow. 54,2505 ha, nr inwentarzewy 0-250, nr 127/16 obręb 3 Wolin, pow. 0,0061 ha, nr inwentarzewy 0-256, nr 127/15 obręb 3 Wolin, pow. 0,0022 ha, nr inwentarzewy 0-257, nr 127/20 obręb 3 Wolin, pow. 0,0016 ha, nr inwentarzewy 0-258, nr 120/6 obręb 3 Wolin, pow. 0,1332 ha, nr inwentarzewy 0-259, nr 57/12 obręb 3 Wolin, pow. 0,0115 ha, nr inwentarzewy 0-260, nr 244/2 obręb Reclaw, pow. 0,6970 ha, nr inwentarzewy 0-261, nr 57/4 obręb 3 Wolin, pow. 0,0209 ha, nr inwentarzewy 0-263, nr 56/22 obręb 3 Wolin, pow. 0,0097 ha, nr inwentarzewy 0-264, nr 56/21 obręb 3 Wolin, pow. 0,0002 ha, nr inwentarzewy 0-266, nr 56/22 obręb 4 Wolin, pow. 8,7867 ha, nr inwentarzewy 0-276.

<sup>102</sup> Odpowiednio działki: nr 163/1 obręb Lubin, pow. 112,6531 ha, nr inwentarzewy 0-208 i nr 2/4 obręb Lubin, pow. 0,2372 ha, nr inwentarzewy 0-217, przyjęte na stan środków trwałych odpowiednio: w 2017 r. i 2002 r.

<sup>103</sup> Odpowiednio działki: nr 1 obręb 0001 Dźwirzyno, pow. 1,3351 ha, nr inwentarzewy 0-432 (przyjęta na stan środków trwałych 1 kwietnia 2020 r.) i nr 135 obręb Mrzeżyno 3, pow. 1,15 ha, nr inwentarzewy 0-586 (przyjęta na stan środków trwałych 29 listopada 2021 r.).

*środków trwałych, zostały przekazane w trwałe zarząd Urzędu Morskiego w Szczecinie w drodze decyzji ustanawiającej trwałe zarząd. Sprawy własności wód oraz gruntów pokrytych wodami, a także zasady gospodarowania tymi składnikami jako mieniem Skarbu Państwa reguluje ustawa z dnia 20 lipca 2017 roku Prawo wodne (...). Zgodnie z art. 211 ust. 2 tejże ustawy wody morza terytorialnego, morskie wody wewnętrzne, śródlądowe wody płynące oraz wody podziemne stanowią własność Skarbu Państwa. Z kolei art. 216 ust. 1 stanowi, iż grunty pokryte tymi wodami stanowią własność właściciela tych wód. Stosownie do treści art. 260 ust. 1 Urzędem morskim przysługuje trwałe zarząd gruntów pokrytych wodami, o których mowa w art. 212 ust. 1 pkt 2. Zgodnie z art. 1 i 2 ustawy z dnia 6 lipca 2001 r. o zachowaniu narodowego charakteru strategicznych zasobów naturalnych kraju (...) stanowiące własność Skarbu Państwa wody polskich obszarów morskich z zasobami naturalnymi dna i wnętrza ziemi znajdującego się w granicach tych obszarów w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (...) zaliczane są do strategicznych zasobów naturalnych i nie podlegają przekształceniom własnościowym, z zastrzeżeniem przepisów zawartych w ustawach szczególnych. Od urzędów morskich nie pobiera się więc opłaty z tytułu trwałego zarządu, wobec czego wartość ich nabycia jest wartością zerową.*

(akta kontroli str. 152, 155, 158)

NIK nie kwestionuje faktu, iż akwenu portowe, tj. grunty pokryte wodami morskimi, stanowią własność Skarbu Państwa i są wyłączone z obrotu, ponieważ stanowią o tym również przepisy ustawy o portach (art. 5 ust. 1, art. 23 ust. 1). Wyceny mienia nie dokonuje się ze względu na ustalenie ich wartości pod kątem ewentualnego pobierania opłat z tytułu trwałego zarządu. Wartość środków trwałych (aktywów) stanowi istotną pozycję w sprawozdaniu finansowym Urzędu, tj. w bilansie. Niewykazywanie ich w sprawozdaniu nie tylko zaniża wartość majątku, ale ma wpływ na kształt ewidencji zbiorczej majątku Skarbu Państwa. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 6 maja 2020 r. w sprawie sposobu ewidencjonowania mienia Skarbu Państwa<sup>104</sup> dokumenty o stanie mienia stanowią źródło danych ewidencji zbiorczej tego majątku (§ 3 i § 12 ust. 1). Nieprawidłowo prowadzona ewidencja mienia skutkuje przekazywaniem błędnych informacji o składnikach majątku Skarbu Państwa.

Ponadto według art. 48 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>105</sup> informacja dodatkowa do sprawozdania finansowego powinna zawierać istotne dane i objaśnienia niezbędne do tego, aby sprawozdanie odpowiadało warunkom określonym w art. 4 ust. 1 tej ustawy, a w szczególności obejmować dodatkowe informacje i objaśnienia do pozycji bilansu<sup>106</sup>. W informacjach dodatkowych Urzędu za lata 2019-2021 nie stwierdzono opisu nieruchomości gruntowych pod morskimi wodami wewnętrznymi.

(akta kontroli str. 1745-1762)

**2. Zapisów w ewidencji środków trwałych (w module „ST” i „FK”) dla zadania pn. „Przebudowa Nabrzeża w Lubinie” dokonano z naruszeniem przepisów ustawy o rachunkowości:**

<sup>104</sup> Dz. U. poz. 884. Wcześniej rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 września 2017 r. w sprawie j.w. (Dz. U. poz. 1804) - uchylone 30 marca 2020 r.

<sup>105</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 217, ze zm.; dalej: ustawa o rachunkowości.

<sup>106</sup> Informacja dodatkowa powinna zawierać nieobjęte bilansem oraz rachunkiem zysków i strat informacje i wyjaśnienia niezbędne do oceny gospodarki finansowej jednostki, a w szczególności: uzupełniające dane o aktywach i pasywach; inne informacje, jeżeli mogłyby w istotny sposób wpłynąć na ocenę sytuacji majątkowej jednostki.

- zapis w ewidencji analitycznej środków trwałych w module „ST” zwiększający wartość środka trwałego o kwotę 2 935 472,40 zł wprowadzono z opóźnieniem<sup>107</sup> (zadanie zostało zakończone rozliczeniem z 26 lipca 2021 r.) oraz w nieprawidłowym okresie sprawozdawczym, tj. w grudniu pod datą 23 grudnia 2021 r. zamiast w lipcu 2021 r., co naruszało przepis art. 20 ww. ustawy, według którego do ksiąg rachunkowych okresu sprawozdawczego należy wprowadzić, w postaci zapisu, każde zdarzenie, które nastąpiło w tym okresie sprawozdawczym;
- dowód księgowy nr GA-III.2930.1.6.21.MM z 23 grudnia 2021 r., dotyczący zwiększenia wartości konta 011 o kwotę 2 935 472,40 zł został ujęty w księdze głównej w module „FK” (przeniesienie z bufora do ksiąg rachunkowych) 27 kwietnia 2022 r., tj. z opóźnieniem<sup>108</sup> oraz po terminie sporządzenia sprawozdania finansowego Urzędu za rok 2021, co oznacza, że naruszono przepis art. 24 ust. 1 i ust. 5 pkt 1 ustawy o rachunkowości, zgodnie z którym księgi rachunkowe powinny być prowadzone rzetelnie i bieżąco; księgi rachunkowe uznaje się za prowadzone bieżąco, jeżeli pochodzące z nich informacje umożliwiają sporządzenie w terminie obowiązujących jednostkę sprawozdań finansowych i innych, sprawozdań, w tym deklaracji podatkowych oraz dokonanie rozliczeń finansowych. Ponadto zapis w buforze nie spełniał wymogów formalnych zapisów księgowych określonych w art. 23 ust. 1 tej ustawy, ponieważ nie był dokonany w sposób trwały i zabezpieczony przed modyfikacją.

(akta kontroli str. 722-762)

Dyrektor wyjaśnił: *Podstawę zapisów w księgach rachunkowych stanowią dowody księgowe. Zwiększenie wartości środka trwałego w ewidencji majątkowej zostało dokonane niezwłocznie po otrzymaniu w dniu 21 grudnia 2021 r. z Wydziału Dróg i Budowli Morskich dokumentów na okoliczność zrealizowanego zadania, na podstawie których dokonano stosownej zmiany w zapisach ewidencyjnych środka trwałego pn. Basen Rybacki w morskim porcie Lubin. Po wykonaniu prac budowlanych w ramach inwestycji w porcie Lubin podstawą sporządzenia dokumentu zwiększającego wartość środka trwałego było zakończenie wszystkich działań związanych z jej realizacją. Ostatnim etapem odbiorowym był raport końcowy Inżyniera Kontraktu złożony w sierpniu 2021 roku. Po zakończeniu ostatniego miesiąca, w którym wystąpiły płatności przystąpiono do prac związanych ze sporządzeniem dokumentów zwiększających środek trwały. Urząd Morski w Szczecinie jako jednostka budżetowa umarza i amortyzuje środki trwałe oraz wartości niematerialne i prawne jednorazowo za okres całego roku – wobec powyższego nie miało to wpływu na roczną sprawozdawczość budżetową i statystyczną.*

(akta kontroli str. 151, 154, 157)

**3.** W polityce rachunkowości, w § 13, Urzędu nie wskazano, że dla środków trwałych prowadzi się konta ksiąg pomocniczych, co było niezgodne z wymogiem art. 10 ust. 1 pkt 3 a oraz art. 17 ust. 1 pkt 1 ustawy o rachunkowości. Oględziny systemu komputerowego potwierdziły, że:

- w księdze rachunkowej nie wprowadzono kont analitycznych dla ewidencji środków trwałych w podstawowym układzie grup według KŚT; wszystkie zapisy dotyczące środków trwałych dokonywane były na koncie syntetycznym;

<sup>107</sup> Niemal pięciu miesięcy (od 26 lipca do 23 grudnia 2021 r.).

<sup>108</sup> Ponad cztery miesiące (od 23 grudnia 2021 r. do 27 kwietnia 2022 r.).

- ewidencja analityczna środków trwałych prowadzona była w module ewidencji majątku („ST”) programu „UNISOFT”, który nie został zintegrowany z modulem księgowym („FK”)<sup>109</sup>.

Dyrektor nie wyjaśnił dlaczego w polityce rachunkowości Urzędu nie zamieszczono informacji o prowadzeniu kont ksiąg pomocniczych dla środków trwałych<sup>110</sup>.

Dyrektor w udzielonych wyjaśnieniach wskazał na sposób prowadzenia ewidencji analitycznej środków trwałych: *Zgodnie z zarządzeniem wewnętrznym nr 21 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 29 lipca 2021 r. w sprawie zasad rachunkowości § 4 ust. 2 pkt 2 lit. d - ewidencja analityczna środków trwałych prowadzona jest w Wydziale Gospodarczo-Administracyjnym w Zespole ds. Majątkowych, ewidencja syntetyczna prowadzona jest w Wydziale Finansowo-Księgowym. Do prowadzenia tej ewidencji wykorzystany jest Zintegrowany System Informatyczny UNISOFT, którego integralną częścią jest Moduł „Majątek Trwały”. W module tym każdy środek trwały posiada kartotekę przypisaną do danego pola spisowego.*

*Jak wskazano powyżej moduł „Majątek Trwały” stanowi nieodłączny element Zintegrowanego systemu Informatycznego UNISOFT i pełni funkcję ksiąg pomocniczych stosownie do zapisów art. 17 ust. 1 pkt 1 ustawy o rachunkowości. W związku z tym, mając na uwadze podział kompetencji i obowiązków wynikających z regulaminu Organizacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie przyjęto, że konta analityczne do ewidencji środków trwałych w zakresie i szczegółowości określonym przepisami ustawy o rachunkowości prowadzone są w Wydziale Gospodarczo-Administracyjnym. Co miesiąc na podstawie otrzymanych z Wydziału Finansowo-Księgowego zestawień sald syntetycznych dokonywane jest porównanie / uzgodnienie z nimi sald kont analitycznych (011-00, 013-00) – skany przykładowych potwierdzeń / uzgodnień w załączeniu.*

(akta kontroli str. 933-935, 1050-1051, 1204-1206, 1657-1740a, 1742- 1753)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Przychody uzyskane przez Urząd z opłat portowych były w całości odprowadzane na rachunek budżetu państwa. Zachowano podział rzeczowych aktywów trwałych, będących infrastrukturą portową, na środki trwałe i środki trwałe w budowie. Objęte badaniem środki trwałe zostały prawidłowo ujęte w ewidencji majątkowej, z uwzględnieniem właściwej KŚT i w większości ich wartość była ujęta w księgach rachunkowych. W przypadku 19 działek stanowiących grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi, wskutek braku wyceny tych nieruchomości, ich wartości nie ujęto w księgach Urzędu i nie wykazywano w sprawozdaniach finansowych (bilansach) za lata 2019-2021. Zapisy do ewidencji środków trwałych w jednym przypadku wprowadzono z opóźnieniem, w nieprawidłowym okresie sprawozdawczym, w tym zapis do ksiąg - po terminie sporządzenia sprawozdania finansowego za rok 2021. W księgach rachunkowych nie wprowadzono kont analitycznych dla ewidencji środków trwałych w podstawowym układzie grup według KŚT.

## IV. Uwagi i wnioski

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

<sup>109</sup> Zapisów w każdym z modułów dokonywano osobno, pomimo że program umożliwiał import danych z modułu „ST” do „FK”.

<sup>110</sup> Według § 13 polityki rachunkowości prowadzi się konta ksiąg pomocniczych dla środków trwałych w budowie (do konta 080) – według zadań inwestycyjnych.

- Wnioski
- 1) Rzetelne dokumentowanie postępowań o udzielenie zamówień publicznych.
  - 2) Zaktualizowanie aktu prawa miejscowego w zakresie określania akwenów portowych i ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej portów morskich objętych zakresem działania Urzędu.
  - 3) Realizacja zaleceń sformułowanych w wyniku kontroli stanu technicznego obiektów budowlanych / budowli morskich oraz urządzeń służących zapewnieniu ochrony przeciwpożarowej.
  - 4) Aktualizowanie planów zwalczania zagrożeń wód portowych obejmujących porty w Trzebieży, Wolinie, Lubinie i Dźwirzynie.
  - 5) Określenie wartości mienia Skarbu Państwa niewycenionych elementów infrastruktury portowej w portach w Trzebieży i Wolinie oraz ujęcie ich w księgach i sprawozdaniu finansowym Urzędu.
  - 6) Bieżące wprowadzanie zmian do ewidencji księgowej środków trwałych.
  - 7) Prowadzenie księgowej ewidencji analitycznej dla środków trwałych.
  - 8) Dokonanie zmian w polityce rachunkowości Urzędu w zakresie prowadzenia kont ksiąg pomocniczych dla środków trwałych.

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli, w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, formułuje następującą uwagę.

W wyniku oględzin modułu „FK” programu „UNISOFT”, stwierdzono, że w księdze rachunkowej nie wprowadzono kont analitycznych dla ewidencji środków trwałych w podstawowym układzie grup KŚT. Analityka, którą wprowadzono, wykorzystywana była tylko w celu rozliczania wydatków majątkowych związanych z realizacją projektów, ewidencji ulepszeń w obcych środkach trwałych i gruntów obcych. Ewidencja analityczna środków trwałych prowadzona była w module środki trwałe („ST”) programu „UNISOFT”. Moduł ten nie został zintegrowany z modułem „FK”, pomimo że program umożliwiał generowanie zmian w majątku w postaci dekretów wysyłanych z modułu „ST” do „FK”. Niewykorzystanie możliwości zintegrowania modułów „ST” i „FK” może powodować rozbieżność danych w nich wykazywanych, ponieważ weryfikacja i uzgadnianie dokonywane jest przez pracowników Urzędu poza systemem informatycznym (czynnik ludzki).

## 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 ust. 1 i 2 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 Szczecinie.

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 uwagi  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwagi i wykonania wniosków 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.

Szczecin, 8 lipca 2022 r.

Kontroler  
Anna Jończyk  
Starszy inspektor kontroli państwowej

.....  
*podpis*

Najwyższa Izba Kontroli

Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

.....  
*podpis*