



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.006.05.2022

Agnieszka Lupke
Prezes Zarządu

Zarząd Portu Morskiego
Darłowo sp. z o.o.
ul. Józefa Conrada 27
76-150 Darłowo

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Zarząd Portu Morskiego Darłowo sp. z o.o. w Darłowie ¹ , ul. Józefa Conrada 27 (76-150 Darłowo).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Agnieszka Lupke - Prezes Zarządu Portu Darłowo od 1 czerwca 2019 r. W okresie od 1 października 2017 r. do 31 maja 2019 r. funkcję Dyrektora Zarządu Spółki pełnił Krzysztof Walków.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none">1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego.2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony.3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej oraz osiąganie planowanych wyników finansowych.
Okres objęty kontrolą	Od 1 stycznia 2019 r. do 31 marca 2022 r. z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, jeżeli miały istotny wpływ na zagadnienia objęte kontrolą NIK.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Artykuł 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ² .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.
Kontrolerzy	Maciej Mikulski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/69/2022 z 6 maja 2022 r. Krzysztof Zawadzki, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/88/2022 z 31 maja 2022 r. <p style="text-align: right;">(akta kontroli str. 1-4, 12-17, 38-44)</p>

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą ZPM prowadził działania zgodnie z zadaniami określonymi w akcie założycielskim. Spółka posiadała zatwierdzony Plan Rozwoju Portu Morskiego w Darłowie⁴ określając w nim założone do realizacji cele do końca 2025 r. ZPM, nie pozyskiwał nieruchomości na potrzeby rozwoju Portu, wykorzystując wszystkie nieruchomości będące w jego posiadaniu, jak również nie rozpoczął zaplanowanych realizacji inwestycji ze względu na ograniczone możliwości finansowe Spółki. Stan obiektów infrastruktury portowej ZPM pozwalał na ich właściwą eksploatację. Spółka przeprowadzała wymagane kontrole okresowe obiektów budowlanych i właściwie prowadziła książki obiektu budowlanego. Na terenie Portu zachowano wymogi bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszące się do obiektów portowych. W latach 2019-2020 Spółka osiągnęła zysk netto na działalności w wysokości odpowiednio: 110 tys. zł i 183 tys. zł oraz poniosła stratę za 2021 r. w kwocie 466 tys. zł., przy czym poziom wskaźnika płynności finansowej notował tendencję wzrostową. Przyczyną pogarszającego się wyniku finansowego były obostrzenia związane ze zwalczaniem pandemii COVID-19 ograniczające swobodę

¹ Dalej: ZPM lub Spółka.

² Dz.U. z 2022 r. poz. 623; dalej: ustawa o NIK.

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Dalej: Port.

przemieszczania się ludzi oraz towarów drogą morską. Przychody ZPM były przeznaczane na cele zgodne z przepisami ustawowymi.

Stwierdzone nieprawidłowości polegały na:

- nieuwjęciu w Planie Rozwoju Portu na lata 2020-2025⁵ informacji dotyczących potencjału przeładunkowego wyrażonego odpowiednio w tonach lub TEU w zakresie wylądunku ryb;
- braku zatwierdzonego przez dyrektora Urzędu Morskiego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych;
- niezrealizowaniu zaleceń z kontroli okresowych Nabrzeża Usteckiego przeprowadzonych w latach 2019-2021;
- niesporządzeniu i nieprzekazaniu Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych⁶ rocznych sprawozdań o udzielonych w latach 2018-2021 zamówieniach publicznych, pomimo obowiązku wynikającego z przepisów ustaw z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁷ i z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych⁸;
- błędnym ujęciu w ewidencji środków trwałych nabrzeży stanowiących elementy infrastruktury portowej;
- zawyżeniu wynagrodzeń członków Zarządu i Rady Nadzorczej Spółki w latach 2019-2021, naliczonych niezgodnie z przepisami ustaw o budżetach na lata 2019-2021⁹;
- zawarciu aneksu do umowy o świadczenie usług zarządzania Spółką z naruszeniem przepisów ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych¹⁰.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej¹¹ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego.

Opis stanu faktycznego

1.1. Uchwałą nr XVI/144/99 z 28 października 1999 r. Rada Miejska w Darłowie¹² utworzyła na podstawie art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich¹³ jednoosobową spółkę tj. ZPM z siedzibą w Darłowie. W zatwierdzonym ww. uchwałą akcie założycielskim Spółki określono jej przedmiot działalności zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy o portach tj. w zakresie: zarządzania gruntami i infrastrukturą portową; prognozowania, programowania i planowania rozwoju Portu; budowy, rozbudowy utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej; świadczenia usług związanych z korzystaniem z tej infrastruktury i pozyskiwania gruntów na potrzeby rozwoju Portu. Spółka została wpisana 5 czerwca

⁵ Dalej: Plan Rozwoju.

⁶ Dalej: UZP.

⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm., dalej: Upzp.

⁸ Dz. U. z 2021 r. poz. 1129; dalej: Pzp.

⁹ Ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej: z dnia 9 listopada 2018 r. na 2019 r. (Dz. U. poz. 2435, ze zm.), z dnia 20 lutego 2020 r. na 2020 r. (Dz. U. poz. 278), z dnia 19 listopada 2020 r. na 2021 r. (Dz. U. poz. 2400, ze zm.) - dalej: ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na lata 2019-2021 lub ustawy o budżetach.

¹⁰ Dz. U. z 2020 r. poz. 1526, ze zm.; dalej: Ksh.

¹¹ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

¹² Dalej: Rada Miejska.

¹³ Dz. U. z 2021 r. poz. 491, ze zm.; dalej: ustawa o portach.

2002 r. do Krajowego Rejestru Sądowego¹⁴, jako spółka ze 100% udziałem Gminy Miasto Darłowo¹⁵. Przedmiot działalności ujęty w KRS według klasyfikacji PKD obejmował: działalność portów morskich i działalność usługową wspomagającą transport morski.

(akta kontroli str. 45-58)

W latach 2019-2022 (do 31 marca) Spółka uzyskiwała przychody z prowadzonej działalności w zakresie zgodnym z określonym w akcie założycielskim, tj. z tytułu: dzierżawy, najmu nieruchomości portowych - 798 tys. zł (14,9% przychodów Spółki) i obiektów, urządzeń i instalacji portowych – 378 tys. zł (7,1%); opłat portowych, w tym tonażowej – 1 547 tys. zł (28,9%), przystaniowej – 1 021 tys. zł (19,1%), pasażerskiej – 148 tys. zł (2,8%) oraz za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej – 800 tys. zł (14,9%). Pozostałe przychody Spółki stanowiły wpływy z tytułu zwrotu kosztów za energię, komunalnych i manipulacyjnych - 663 tys. zł (12,4%).

(akta kontroli str. 91-94)

1.2. Zarządzeniem nr 1/2020 z 3 lutego 2020 r. Prezes Zarządu Spółki zatwierdziła Plan Rozwoju, który opublikowano na stronie BIP¹⁶ Spółki, zgodnie z art. 7 ust. 2a ustawy o portach. Plan Rozwoju zawierał informacje, o których mowa w art. 7 ust. 2b ustawy o portach, dotyczące zakładanego rozwoju Portu (poprzez realizację określonych celów strategicznych) wraz ze wskazaniem planowanych inwestycji oraz źródeł ich finansowania, zakładanych maksymalnych parametrów statków obsługiwanych przez Port (zanurzenie, długość). Plan nie zawierał wielkości potencjału przeładunkowego wyrażonych odpowiednio w tonach lub TEU w zakresie wyładunku ryb, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 98-138)

Spółka, wobec braku obowiązku, nie określiła wewnętrznych procedur dotyczących sporządzania, realizowania i nadzorowania realizacji Planu Rozwoju. Plan nie zawierał mierników (wskaźników) realizacji określonych w nim celów.

(akta kontroli str. 98-138, 429-430)

Prezes Spółki wyjaśniła, że Plan Rozwoju *powstał na podstawie analiz strategicznych, które wskazały, iż sektor gospodarki morskiej jest dość niestabilnym rynkiem, jednakże wykazuje perspektywy na rozwój pod warunkiem spełnienia pewnych przesłanek. Realizacja zawartych w nim celów oparta jest o przeprowadzenie kapitałochłonnych inwestycji w każdym ze wskazanych obszarów działalności. Zdaniem Prezes miernikiem osiągnięcia ww. celów mogłaby być wyłącznie realizacja tych inwestycji, dlatego uznano, iż nie zawiera się mierników/wskaźników realizacji celów.*

(akta kontroli str. 139-150)

Z informacji uzyskanej¹⁷ od Burmistrza Miasta Darłowa¹⁸ wynika, że Plan Rozwoju nie bazował na strategii rozwoju Darłowa, gdyż Darłowo w okresie tworzenia przedstawionego dokumentu, tj. w 2020 r., nie posiadało zatwierdzonej strategii rozwoju Miasta. Burmistrz poinformował, że Plan Rozwoju jest spójny z:

- *Planem działania Gminy Miasta Darłowo*¹⁹, w którym podkreślono szczególną rolę Portu jako ośrodka mającego duże znaczenie turystyczne dla regionu. Potencjał

¹⁴ Numer KRS: 116150.

¹⁵ Dalej: Gmina.

¹⁶ Biuletyn Informacji Publicznej.

¹⁷ Informacja udzielona w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

¹⁸ Dalej: Burmistrz.

¹⁹ Zatwierdzony uchwałą nr XXVIII/210/2016 Rady Miejskiej w Darłowie z 14 października 2016 r.

Portu Gmina planuje rozwijać poprzez dalszy rozwój turystycznej infrastruktury portowej. Port ma być jednym z filarów rozwoju społeczno-gospodarczego Darłowa przez programowanie zrównoważonego rozwoju gospodarki turystycznej w Darłowie;

- *Lokalnym Programem Rewitalizacji Miasta Darłowo na lata 2017 – 2023*²⁰, w którym przewidziano realizację działań rozwojowych nie tylko w obszarze samego Portu, ale i jego bezpośredniego sąsiedztwa;
- *Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Miasta Darłowa* - tereny zlokalizowane na terenie Portu są wykorzystywane zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Gmina jest obecnie na etapie opracowywania nowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla całego obszaru miasta, w którym proponowane założenia pozwolą także na szerszy rozwój terenów portowych, pod warunkiem pozytywnego uzgodnienia projektu studium poprzez inne organy, między innymi: Urząd Morski, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska, właściwych organów wojskowych, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

(akta kontroli str. 151-240)

1.3. Plan Rozwoju zakładał realizację następujących przedsięwzięć:

- w ramach obsługi statków handlowych:
 - Remont Nabrzeży Południowego, Gdyńskiego, Szczecińskiego - remont istniejącej infrastruktury portowej polegający na zabiciu nowej ścianki szczelnej wraz ze wzmocnieniem jej nawierzchni; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - Budowa nowej infrastruktury portowej na Nabrzeżu Refulacyjnym wraz z poszerzeniem istniejącej obrotnicy; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - Przebudowa i budowa infrastruktury dostępowej do Portu od strony morza w postaci Falochronu zachodniego oraz wschodniego wraz z niezbędnym oznakowaniem nawigacyjnym poprawiająca bezpieczeństwo oraz zwiększająca parametry maksymalne statków handlowych mogących wejść do Portu; inwestor - Administracja morska (ze środków budżetu państwa);
 - Utrzymanie parametrów eksploatacyjnych infrastruktury dostępowej do Portu wraz z torem wodnym - prace czerpalne mające na celu utrzymanie parametrów eksploatacyjnych infrastruktury dostępowej do Portu oraz toru wodnego wraz z obrotnicą; inwestor - Administracja morska (ze środków budżetu państwa);
- w obszarze turystyki:
 - Wymiana pomostów pływających w basenie rybackim - na konstrukcję ciężką (betonową) wraz z postumentami zasilającymi umożliwiającymi automatyczne rozliczanie systemowe zużycia energii elektrycznej i wody; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - Montaż odnóg cumowniczych przy pomostach w Nowym basenie rybackim do istniejących już pomostów pływających typu ciężkiego wraz z wymianą postumentów zasilających umożliwiającymi automatyczne rozliczanie systemowe zużycia energii elektrycznej i wody wraz z wymianą postumentów zasilających; inwestor - Miasto Darłowo i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - Zakup suwnicy do wodowania jednostek sportowo - rekreacyjnych oraz budowa toru podjazdowego do wodowania jednostek na terenie Nowego basenu

²⁰ Zatwierdzony uchwałą nr XXXVIII/298/2017 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 24 kwietnia 2017 r.

- rybackiego; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
- Wymiana postumentów zasilających na Nabrzeżu Parkowym oraz Skarpowym umożliwiających automatyczne rozliczanie energii elektrycznej; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - Budowa infrastruktury do obsługi ruchu turystycznego kołowego (kamperów) wraz z zapleczem sanitarnym; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - w zakresie rybołówstwa oraz przetwórstwa ryb:
 - Budowa targu rybnego; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - Wymiana systemu odbojnic na Nabrzeżach Rybackim, Usteckim, Pilotowym Warsztatowym, Basenie WOP; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - w zakresie obsługi morskich farm wiatrowych:
 - Wymiana nawierzchni Nabrzeża Słupskiego I i II dla zwiększenia dopuszczalnego obciążenia roboczego budowli hydrotechnicznej wraz z budową biur oraz placów składowych, hal; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - Budowa nowej infrastruktury portowej dostosowanej na potrzeby obsługi eksploatacyjnej morskich farm wiatrowych w miejscu Nabrzeża Refulacyjnego; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - w zakresie ekologii i ochrony środowiska:
 - Wymiana oświetlenia infrastruktury portowej na energooszczędną; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - Montaż instalacji fotowoltaicznej na budynkach administrowanych przez ZPM; inwestor - Gmina i ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE);
 - Zakup zapory przeciwolejowej oraz sorbentów niezbędnych do zwalczania rozlewów substancji ropopochodnych w Porcie; inwestor - ZPM (ze środków własnych oraz pochodzących z programów operacyjnych UE).

Wszystkie ww. zadania zaplanowano zrealizować do końca 2025 r.

W latach 2019-2022 (do 31 marca) nie podjęto realizacji żadnego z opisanych w Planie Rozwoju zadań przyczyniających się do rozwoju Portu. Spółka nie monitorowała stopnia realizacji celów zawartych w Planie Rozwoju.

(akta kontroli str. 98-150)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśniła, że ze względu na kapitałochłonność realizacji poszczególnych celów opisanych w Planie Rozwoju oraz wystąpienie czynników zewnętrznych mających istotny wpływ na dochody Spółki i Gminy nie rozpoczęto żadnej z opisanej w ww. dokumencie inwestycji przyczyniającej się do rozwoju Portu. *Wprowadzenie przez Komisję Europejską zakazu ukierunkowanych połowów na wschodnim śladzie Morza Bałtyckiego, skutkowało spadkiem dochodów Spółki o 20% z tytułu opłat portowych od jednostek rybackich oraz wędkarskich. Ponadto obostrzenia związane ze zwalczaniem pandemii COVID-19 ograniczyły swobodę przemieszczania się ludzi oraz towarów, co miało negatywny skutek w postaci zmniejszenia się dochodów Spółki z tytułu opłat portowych od statków sportowo-rekreacyjnych, sezonowych dzierżaw terenów portowych. W takich okolicznościach przy zmniejszonych dochodach Spółki brak było przesłanek do realizacji jakiegokolwiek postanowionego celu w Planie Rozwoju.*

(akta kontroli str. 139-150)

W okresie objętym kontrolą Spółka nie dokonywała wydatków na inwestycje. Koszty poniesione przez Spółkę na prace remontowe w ww. okresie wyniosły²¹: 28 tys. zł (2019 r.), 37,4 tys. zł (2020 r.) i 5,3 tys. zł (2021 r.). Ww. koszty zostały poniesione ze środków własnych ZPM.

Spółka zrealizowała następujące prace remontowe:

- w 2019 r. - likwidacja zapadlin nawierzchni Nabrzeża Usteckiego (koszt 12 tys. zł); roboty elektroinstalatorskie przyłącza zasilającego na Nabrzeżu Portowym (5,7 tys. zł); wymiana: uszkodzonej bramy wejściowej do wiaty dla żeglarzy (3,5 tys. zł), słupa oświetleniowego (1,4 tys. zł), skrzynek na koła ratunkowe na słupach na terenie Portu (1,7 tys. zł) oraz oprav na nabrzeżach (1,1 tys. zł); inne prace (2,6 tys. zł),
- w 2020 r. - prace budowlane na zejściu Nabrzeża Łebskiego (24,4 tys. zł) i na Nabrzeżu Portowym (4,3 tys. zł); naprawa ciągnika i kosiarki (5,4 tys. zł); wymiana kotłów gazowych (2,3 tys. zł); inne prace (1 tys. zł),
- w 2021 r. - roboty elektroinstalacyjne na terenie Portu (4,5 tys. zł); inne prace (0,8 tys. zł).

(akta kontroli str. 92, 241-243, 429-430)

Zarząd Spółki nie składał okresowych sprawozdań z realizacji Planu Rozwoju Radzie Nadzorczej i Zgromadzeniu Wspólników, nie dokonywano też okresowych ewaluacji i aktualizacji Planu Rozwoju.

(akta kontroli str. 139-150, 429-430)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśniła, że przedstawiała informacje o bieżącej działalności Spółki na comiesięcznych posiedzeniach Rady Nadzorczej. *Zmieniające się otoczenie, w którym działa Spółka nie wymusiło na wizji rozwoju portu jej zmiany czy też postawionych celów.*

(akta kontroli str. 139-150)

1.4. Spółka udzieliła w poszczególnych latach okresu badanego następujących zamówień publicznych według stanu na:

- 31 grudnia 2019 r. - 29 zamówień o łącznej wartości brutto 175,9 tys. zł, z tego 10 zamówień (34,4 tys. zł) dotyczyło remontów i 19 (141,5 tys. zł) pozostałej działalności Spółki;
- 31 grudnia 2020 r. - 26 zamówień o łącznej wartości brutto 151,5 tys. zł, z tego pięć zamówień (45 tys. zł) dotyczyło remontów i 21 (106,5 tys. zł) pozostałej działalności Spółki;
- 31 grudnia 2021 r. - 26 zamówień o łącznej wartości brutto 127,2 tys. zł, z tego trzy zamówienia (6,3 tys. zł) dotyczyły remontów i 23 (120,9 tys. zł brutto) pozostałej działalności Spółki;
- 31 marca 2022 r. - trzy zamówienia o łącznej wartości brutto 7,7 tys. zł, z tego wszystkie dotyczyły pozostałej działalności Spółki.

(akta kontroli str. 96)

Wszystkie ww. zamówienia były zwolnione ze stosowania przepisów ustaw Upzp i Pzp. Szczegółowym badaniem objęto cztery zamówienia na kwotę łączną 125,7 tys. zł, tj.: Przegląd techniczny nabrzeży (14,9 tys. zł), Prace budowlane na zejściu Nabrzeża Łebskiego w Porcie Morskim (30 tys. zł), Zlikwidowanie nierówności nawierzchni przy Nabrzeżu Usteckim (14,8 tys. zł), Podwodny przegląd nabrzeży w Porcie Darłowo (66 tys. zł).

²¹ W I kwartale 2022 r. nie wykonywano prac remontowych.

W toku badania stwierdzono, że:

- dwa zamówienia związane z przeglądem technicznym nabrzeży oraz zlikwidowaniem nierówności nawierzchni na Nabrzeżu Usteckim zostały zlecane bez zawarcia umowy;
- we wszystkich badanych przypadkach określono wartość zamówień poprzez dokonanie rozeznania rynku w formie rozmów telefonicznych z przedsiębiorcami;
- potwierdzeniem realizacji zadania były faktury zakupu;
- w żadnym przypadku nie określono warunków stosowania kar umownych związanych z terminowością zadań; w przypadku zlecenia wykonania prac budowlanych wykonawca udzielił 5-letniej gwarancji;
- realizacja zadania była potwierdzona dokumentacją związaną z wykonanymi przeglądami technicznymi (w dwóch przypadkach) lub wizją lokalną pracowników (w dwóch przypadkach).

(akta kontroli str. 433-459)

1.5. Według stanu na 31 marca 2022 r. powierzchnia całkowita Portu wyniosła:

- grunty - 118,4752 ha, z tego 3,1667 ha znajdowało się we władaniu²² Spółki, 31,4463 ha – Gminy, 67,5259 ha – Skarbu Państwa, 16,3363 ha – innych podmiotów;
- inne nieruchomości - 56 917 m², z tego 471 m² we władaniu Spółki, 53 950 m² - Gminy, 2 496 m² - Skarbu Państwa.

Wielkości powierzchni we władaniu Spółki w okresie objętym kontrolą kształtowały się następująco²³: grunty 3,8313 ha (w latach 2018-2020) i 3,6699 ha (2021 r.) oraz inne nieruchomości 802 m² (w latach 2018-2020) i 471 m² (2021 r.).

Spółka w okresie objętym kontrolą nie określała potrzeb dotyczących nowych gruntów i innych nieruchomości.

(akta kontroli str. 95-97, 254-255)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśniła, że w ww. okresie nie planowano i nie podjęto działań celem pozyskania nieruchomości na potrzeby rozwoju Portu ze względu na ograniczone możliwości finansowe Spółki.

(akta kontroli str. 148)

Na Spółkę nie nałożono obowiązku realizacji celów publicznych, o których mowa w art. 6 pkt 1c oraz 1d ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami²⁴.

(akta kontroli str. 45-57, 139-150)

W latach 2019-2022 i we wcześniejszym okresie Gmina występowała do Wojewody Zachodniopomorskiego o przekazanie Gminie gruntów Skarbu Państwa położonych w granicach Portu w trybie art. 24 ust. 1 i 2 ustawy o portach. W latach 2010-2012 nieodpłatnie przejęto nieruchomości o łącznej powierzchni 6,226 ha²⁵. Obecnie Gmina jest na etapie nieodpłatnego przejęcia działki nr 1/66 obręb 2 miasta Darłowo o powierzchni 0,5266 ha na podstawie wniosku z 1 kwietnia 2021 r.

(akta kontroli str. 151-240)

Prezes Spółki, w sprawie oceny procesu i efektów komunalizacji gruntów portowych, wyjaśniła, m.in. że: *przekształcenia gospodarcze doprowadziły do tego, że tereny znajdujące się w granicach portów stały się przedmiotem wolnorynkowego obrotu po licznie*

²² Własność lub prawo użytkowania wieczystego.

²³ Według stanu na 31 grudnia.

²⁴ Dz. U. z 2021 r. poz. 1899, ze zm.

²⁵ Działka nr 1/67 obręb 2 miasta Darłowo; działki nr 20/4, 20/5, 22/5 obręb 5 miasta Darłowo; działka nr 1/54 obręb 2 miasta Darłowo; działka nr 1/37 obręb 2 miasta Darłowo; działki nr 1/89, 1/90, 1/92, 1/93 obręb 2 miasta Darłowo.

upadających przedsiębiorstwach działających na rynku gospodarki morskiej. Prawo do uwłaszczenia wyprzedziło wejście w życie ustawy o portach i przystaniach morskich, co implikowało zbywanie w ręce prywatne praw do nieruchomości stanowiących infrastrukturę portową. Dochodziło do kuriozalnych sytuacji działalności syndyków masy upadłościowej, którzy wyprzedawali sam oczepek budowli hydrotechnicznych sprzedając pozostałą nieruchomość, na której znajdowały się elementy konstrukcyjne budowli hydrotechnicznej. Należy w tym przypadku zwrócić uwagę, iż w Porcie Morskim Darłowo na skutek działań Spółki oraz samorządu lokalnego nie doszło do wyprzedaży infrastruktury portowej, która stanowiła strategiczne znaczenie dla działalności Portu Morskiego Darłowo. (...). Wyprzedaż infrastruktury portowej, która została wybudowana ze środków finansowych o charakterze publicznym stanowiła poważne zagrożenie dla utraty jej ogólnodostępnego charakteru. Znacznym administratorem nieruchomości położonych w granicach administracyjnych Portu Morskiego Darłowo była ówczesna Agencja Nieruchomości Rolnych a obecnie Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa. Liczne wystąpienia o przekazanie gruntów pod rozwój portu nie przyniosły rezultatu. Powoływanie się na argument, że nieruchomości będące we władaniu Agencji Nieruchomości Rolnych nie mogą być przekazane gminie, ze względu na to, iż zarządzanie portem nie jest jej zadaniem własnym o charakterze obowiązkowym, uniemożliwiają nieodpłatne ich przekazanie Gminie Miasto Darłowo, czy też bezpośrednio do podmiotu zarządzającego, godzi w samą ideę komunalizacji portów. Brak rozwiązań we wskazanym zakresie sprawia, iż samorząd terytorialny lub też podmiot zarządzający portem, w celu wykupu wskazanych nieruchomości musi posiadać znaczne środki finansowe, które mógłby przeznaczyć na rozbudowę lub modernizację infrastruktury portowej. Komunalizacja Portu Morskiego Darłowo oraz powołanie Zarządu Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o. przez Gminę Miasto Darłowo dała realne instrumenty kształtowania jego rozwoju oraz utrzymania publicznego charakteru infrastruktury portowej, która powinna pozostać ogólnodostępna dla jej użytkowników. Pomimo napotkanych problemów prawnych czy też kapitałochłonność utrzymania i budowy infrastruktury portowej należy ocenić pozytywnie efekty komunalizacji Portu Morskiego Darłowo.

(akta kontroli str. 148-149)

Burmistrz w sprawie oceny ww. procesu poinformował, m.in że: występowało do ANR a następnie do KOWR-u o nieodpłatne przekazanie gruntów na własność gminom, jednak napotymano na trudności. Wraz ze zmianami ekonomicznymi i gospodarczymi kraju miasto zmienia się zgodnie z nowymi trendami z miasta rybackiego na przemysłowo-magazynowo-przetwórcze, a obecnie na turystyczno-usługowe (...). Powołanie Zarządu Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o. przez Gminę Miasto Darłowo dało realne instrumenty kształtowania jego rozwoju oraz utrzymania publicznego charakteru infrastruktury portowej, która powinna pozostać ogólnodostępna dla jej użytkowników. Po to jednak, aby można było w pełni wykorzystać potencjał portu w Darłowie koniecznym jest wywiązywanie się przez Skarb Państwa z regulacji ustawowych. Należy odnieść się do zarządzenia nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 15.07.2017 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba. W § 6. w/w zarządzenia „ w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu Darłowo wchodzi następujące tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami.” - tor podejściowy - głębokość 8 m. Z informacji otrzymanej z Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 27.04.2022 roku – wynika, że dopuszczalne zanurzenie statków na torze podejściowym do portu Darłowo – 4,5 m. Wynika z tego, że niektóre statki nie będą miały możliwości wejścia do portu. Mimo napotkanych trudności prawnych, kapitałochłonność utrzymania i budowy infrastruktury - należy ocenić pozytywnie efekty komunalizacji Portu Morskiego Darłowo.

(akta kontroli str. 151-240)

1.6. W okresie objętym kontrolą Spółka udzieliła następujących darowizn:

- w 2019 r. - w postaci rzeczowej jako nagrody na konkurs uczniów darłowskich szkół w kwocie 1,9 tys. zł, co stanowi 0,13% kosztów ogółem Spółki,
- w 2020 r. - na aukcję WOŚP w formie rzeczowej o wartości 0,2 tys. zł, co stanowi 0,02% kosztów ogółem Spółki,
- w 2021 r. - w postaci rzeczowej jako nagrody na konkurs liryki morskiej „Złota Muszla” o wartości 0,3 tys. zł, co stanowiło 0,01% kosztów ogółem Spółki.

Umów o sponsoring Spółka nie zawierała.

(akta kontroli str. 149-150)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Plan Rozwoju nie zawierał informacji, o których mowa w art. 7 ust. 2b pkt 2 ustawy o portach, tj. dotyczącej potencjału przeładunkowego wyrażonych odpowiednio w tonach lub TEU w zakresie wyładunku ryb.

(akta kontroli str. 98-138)

Prezes Spółki wyjaśniła, że ze względu, iż w Porcie Darłowo nie są przeładowywane ładunki drobnicowe przewożone w kontenerach brak jest określonej zdolności przeładunkowej w TEU. *Z powodu braku dostępności danych o wielkościach wyładunku ryb Zarząd Portu Darłowo nie jest w stanie realnie określić wielkości potencjału przeładunkowego w określonej grupie towarowej. Spółka zwracała się do Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Słupsku w 2020 roku, jednakże otrzymała informacje od stacjonujących w Darłowie inspektorów, iż nie prowadzą oni statystyk w naszym porcie. Zarząd Spółki w trakcie kontroli²⁶ wystąpił do Centrum Monitorowania Rybołówstwa o dane przeładunków ryb w Porcie Darłowo. Spółka otrzymała dane z przeładunków ryb na lata 2015-2021 w dniu 23 maja 2022 r. Po przeanalizowaniu ich wielkości i zmieniającej się dynamicznie sytuacji w rybołówstwie posłużą do określenia zdolności przeładunkowej ryb dla Portu Darłowo. Kolejno Spółka przystąpi do aktualizacji Planu Rozwoju o potencjał przeładunkowy ryb.*

(akta kontroli str. 139-150)

2. Spółka w latach 2019-2022²⁷ nie sporządzała i nie przekazywała Prezesowi UZP rocznych sprawozdań o udzielonych w latach 2018-2021 zamówieniach publicznych.

(akta kontroli str. 143-144, 429-430)

Według art. 98 ust. 1 i 2 Upzp i art. 82 ust. 1 i 2 Pzp zamawiający sporządza roczne sprawozdanie o udzielonych zamówieniach, w tym o zamówieniach wyłączonych na podstawie niniejszego działu rozdziału 1 oddziału 2, zamówieniach klasycznych, których wartość jest mniejsza niż 130 000 złotych, a także o zamówieniach sektorowych oraz zamówieniach w dziedzinach obronności i bezpieczeństwa, których wartość jest mniejsza niż progi unijne. Sprawozdanie zamawiający przekazuje Prezesowi UZP w terminie do 1 marca każdego roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie.

Obowiązek sporządzenia i przekazania Prezesowi UZP rocznego sprawozdania o udzielonych zamówieniach dotyczy wszystkich zamawiających, o których mowa w art. 3 ust. 1 Upzp i art. 4 Pzp, bez względu na tryb udzielenia zamówienia publicznego. Do sporządzenia rocznego sprawozdania zobowiązany jest co do zasady każdy zamawiający, który udzielił w danym roku zamówienia publicznego,

²⁶ 11 maja 2022 r.

²⁷ Do dnia zakończenia czynności kontrolnych, tj. do 30 czerwca 2022 r.

w tym również zamawiający, który udzielił zamówień z wyłączeniem procedur określonych przepisami Upzp i Pzp.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśniła, m.in. że Zarząd ZPM w trakcie kontroli NIK *uzyskał interpretację radcy prawnego, z której wynikało, iż był zobligowany do składania rocznych sprawozdań udzielonych zamówień, których wartości są mniejsze niż prognozy unijne, jednakże nie dopełnił tego obowiązku za lata 2019–2021. Po uzyskaniu interpretacji radcy prawnego Spółka niezwłocznie dokonała rejestracji podmiotu na nowym portalu zamówień publicznych (uzyskane w 2010 roku od UZP login oraz hasło ze względu na zmianę portalu wygasły), w celu złożenia rocznych sprawozdań, jednakże nie ma na swoim koncie udostępnionych opcji, aby złożyć zaległe sprawozdania celem naprawienia wynikłego błędu.*

(akta kontroli str. 139-150)

OCENA CZĄSTKOWA

W latach 2019-2022 (do 31 marca) ZPM prowadził działania zgodnie z zadaniami określonymi w akcie założycielskim. Spółka zatwierdziła Plan Rozwoju określając założone do realizacji cele do końca 2025 r. W okresie objętym kontrolą ZPM nie pozyskiwał nieruchomości na potrzeby rozwoju Portu. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły: nieujęcia w Planie Rozwoju informacji dotyczących potencjału przeładunkowego wyrażonego odpowiednio w tonach lub TEU w zakresie wyładunku ryb oraz niesporządzenia i nieprzekazania Prezesowi UZP rocznych sprawozdań o udzielonych w latach 2018-2021 zamówieniach publicznych.

OBSZAR

2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony.

Opis stanu faktycznego

2.1. Spółka w okresie objętym kontrolą wykorzystywała 100% gruntów i innych nieruchomości położonych w granicach administracyjnych Portu będących w jej władaniu.

(akta kontroli str. 91-97)

W okresie objętym kontrolą Spółka nie dokonała sprzedaży nieruchomości, nie oddawała całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę lub najem oraz nie zawierała innych umów uprawniających do korzystania lub pobierania pożytków z nieruchomości albo jej części przez okres powyżej 10 lat. W ww. okresie Spółka zbyła na rzecz Gminy prawo użytkowania wieczystego²⁸ następujących nieruchomości:

- działki gruntu oznaczonej numerem 4/5 położonej w obrębie 5 m. Darłowo o powierzchni 0,1406 wraz z posadowionym na niej budynkiem,
- działki gruntu oznaczonej numerem 1/12 położonej w obrębie nr 5 m. Darłowo o powierzchni 0,0087 ha zabudowanej nabrzeżem oraz udziału wynoszącego 534/10000 w działce gruntu oznaczonej numerem 4/23 położonej w obrębie 5 m. Darłowo stanowiącą drogę dojazdową.

(akta kontroli str. 95-97, 248, 262-283, 429-430)

Badanie czterech umów w zakresie rozporządzania przez Spółkę posiadanymi nieruchomościami wykazało, że:

- w dwóch przypadkach zbycia prawa użytkowania wieczystego nieruchomości w 2021 r. na rzecz Gminy Spółka uzyskała stosowne zgody Ministra Infrastruktury w drodze decyzji administracyjnej w myśl art. 3 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o portach,

²⁸ Na poczet zadłużenia wobec Gminy z tytułu zaciągniętej pożyczki oraz niezapłaconego podatku od nieruchomości i odsetek od tej zaległości.

- w dwóch przypadkach dzierżawy nieruchomości z 29 lipca 2019 r. i 5 czerwca 2020 r. dzierżawa dotyczyła odpowiednio: okresu od 1 czerwca do 15 września (w latach 2020-2022) oraz od 8 czerwca do 15 września 2020 r. i nie wymagała zgody Ministra Infrastruktury na zawarcie takiej umowy.

(akta kontroli str. 262-287)

2.2. Zgodnie z zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie²⁹ nr 4 z 29 grudnia 2021 r.³⁰ w skład infrastruktury portowej Portu wchodzi następujące akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje:

- akwatorium znajdujące się w granicach Portu,
- obiekty hydrotechniczne:
 - nabrzeża: Postojowe o długości 80,00 m; Czołowe (58,3 m); Pilotowe (189 m), Usteckie (211 m); WOP (83 m), Dorszowe I (240 m), Wyposażeniowe (147 m), Postojowe I (100 m), Zachodnie I (79 m), Dorszowe II (255 m), Parkowe (1 036 m), Postojowe II (68,2 m), Skarpowe (282,4 m), Władysławowskie (265 m), Puckie (25 m), Ericus (92 m), Gdańskie (190 m), Południowe (45 m), Gdyńskie (194 m), Szczecińskie (179 m), w Basenie Rybackim (172,7 m), Słupskie III (118,5 m), Słupskie II (128 m), Słupskie I (101,3 m), Koszalińskie (55 m), Rybackie (141 m), Warsztatowe (135 m), Łbskie (129 m), Kołobrzeskie (207 m);
 - pomosty: Rybacki (przy Nabrzeżu Rybackim - 51 m), pływające betonowe (w Basenie Rybackim – 394 m oraz przy Nabrzeżu Skarpowym - 279,7 m), pływające z odnogami cumowniczymi (w Basenie Postojowym – 141 m);
 - ślipy: w Nabrzeżu Czołowym (o powierzchni 279 m²), w Basenie Rybackim (180 m²), w nabrzeżu Parkowym (109,2 m²);
- urządzenia i instalacje:
 - oprawy oświetleniowe na słupach (198 szt.),
 - postumenty, skrzynki zasilające w energię elektryczną (66 szt.).

Ponadto w skład infrastruktury Portu wchodziły: falochron brzegowy o powierzchni 0,07 ha oraz budynki magazynowo garażowe i budynek sanitarno-socjalny dla rybaków.

Spółka posiadała prawa własności (lub prawa użytkowania wieczystego) dla następujących elementów infrastruktury portowej:

- nabrzeża: Pilotowe, Usteckie, WOP, Dorszowe I, Dorszowe II, Postojowe II, Południowe, Gdyńskie, Szczecińskie;
- pomost Rybacki (przy Nabrzeżu Rybackim);
- falochron brzegowy;
- budynki magazynowo garażowe i budynek sanitarno-socjalny dla rybaków.

(akta kontroli str. 288-292)

ZPM dokonywał przeglądów technicznych posiadanej infrastruktury. Ponadto jak wyjaśniła Prezes Zarządu ZPM personel Spółki dokonywał codziennych oględzin administrowanych terenów, zwracając szczególną uwagę na stan techniczny infrastruktury portowej.

(akta kontroli str. 293-299)

²⁹ Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku (od 1 kwietnia 2020 r.); Dz. U. poz. 91.

³⁰ W sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy, Wolinie, Dźwierzynie, Kołobrzegu, Darłowie oraz w przystaniach morskich w Karsiborze, Międzyzdrojach, Niechorzu, Rewalu, Lunowie, Ustroniu Morskim, Unieściu, Chłopach, Dąbkach i Jarosławcu; Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 6105.

Na podstawie protokołów z kontroli okresowych (rocznych i pięcioletnich), książek obiektów budowlanych sześciu wybranych obiektów³¹ ustalono, że:

- we wszystkich przypadkach przeprowadzono kontrole okresowe roczne i pięcioletnie na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane³² oraz § 63 pkt 2 i 3 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych³³,
- stan techniczny obiektów w okresie objętym kontrolą pozwalał na ich użytkowanie,
- wszystkie obiekty posiadały założoną książkę obiektu budowlanego, zawierającą wszystkie wpisy o przeprowadzonych kontrolach.

(akta kontroli str. 297-299)

Spółka do dnia zakończenia kontroli nie zrealizowała zaleceń pokontrolnych z ww. przeglądów następujących obiektów:

- Nowy basen wraz z trzema pomostami pływającymi: wymiana uszkodzonej skrzynki energetycznej i uszkodzony postument zasilający na pomoście nr 1; poprawa nawierzchni z kostki betonowej przy stanowisku dla dźwigu oraz w bliskości pomp (zalecenia z 30 października 2021 r.);
- Nabrzeże Pilotowe: likwidacja przegłębień (zalecenia z 14 stycznia 2022 r.)
- Falochron brzegowy: uzupełnienie ukruszonego odcinka oczepu i udroźnienie instalacji odwadniających (zalecenia z 30 października 2021 r.).
- Nabrzeże Usteckie: uzupełnienie brakujących opon (zalecenia z 30 września 2019 r.).

(akta kontroli str. 297-303)

Prezes Zarządu Spółki w sprawie ww. zaleceń wyjaśniła, że dla:

- Nowego basenu - postument zasilający został uszkodzony przez jacht Karawela. ZPM udało się odnaleźć sprawcę szkody i podczas spotkania spisano oświadczenie sprawcy. W związku z tym Spółka oczekuje na informację od (...), kiedy zostanie dokonana wymiana uszkodzonego postumentu. Nowy basen rybacki z trzema pomostami pływającymi administrowany jest przez Spółkę, a właścicielem terenu jest Gmina. Spółka poinformowała właściciela pisemnie o powstałym rozejściu się nawierzchni na terenie Nowego basenu rybackiego, w celu ich likwidacji przez właściciela.
- Nabrzeża Pilotowego: ZPM wstrzymał się z likwidacją powstałych przegłębień do czasu uzyskania aktualnych sondaży głębokości przy nabrzeżu. Poprzez dużą ilość silnych sztormów w okresie jesienno-zimowym w porcie powstały liczne spłylenia toru wodnego. Po uzyskaniu nowych sondaży Spółka musi określić technologię ich likwidacji skonsultować działania z Urzędem Morskim w Szczecinie. Ze względu na ograniczone środki finansowe Spółki likwidacja powstałych przegłębień planowana jest na wrzesień 2022 r.
- Falochronu brzegowego ZPM wskazane do wykonania prace planuje wykonać we wrześniu 2022 r. po zakończeniu sezonu letniego.
- Nabrzeża Usteckiego - Spółka po okresie sezonu letniego zamierza uzupełnić brakujące opony jak tylko pozwolą na to warunki atmosferyczne. Aby uzupełnić brakujące opony musi wystąpić niski poziom wód portowych.

(akta kontroli str. 300-303)

³¹ Budynek Socjalno-Sanitarny dla Rybaków, Nowy basen wraz z trzema pomostami pływającymi, Nabrzeże Pilotowe, Nabrzeże Usteckie, Pomost Rybacki, Falochron brzegowy.

³² Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, ze zm.; dalej: Prawo budowlane.

³³ Dz. U. Nr 206, poz.1516; dalej: rozporządzenie w sprawie kontroli morskich budowli.

Zalecenia dotyczące Nabrzeża Usteckiego nie zostały zrealizowane od września 2019 r. do 30 czerwca 2022 r., co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W okresie objętym kontrolą Spółka posiadała umowę na ubezpieczenie mienia (od ognia i innych zdarzeń losowych, kradzieży z włamaniem i rabunku, ubezpieczenie sprzętu elektronicznego oraz odpowiedzialności cywilnej pracodawcy, najemcy nieruchomości oraz odpowiedzialności za szkody w środowisku), która obejmowała m.in.: budynki, budowle, maszyny, urządzenia i wyposażenie, będące we władaniu Spółki lub w jej zarządzaniu.

(akta kontroli str. 307-324, 429-430)

Według wyjaśnień Prezes Zarządu Spółki w toku dokonywanych przeglądów rocznych oraz pięcioletnich nie stwierdzono, że jakkolwiek budowla hydrotechniczna lub też budynek, będący w administrowaniu przez Spółkę nie nadaje się do eksploatacji.

(akta kontroli str. 249)

Na podstawie § 6 zarządzenia nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z 15 lutego 2017 r.³⁴ głębokość poszczególnych torów wodnych wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami została określona w następujący sposób:

- tor podejściowy o długości 964 m, szerokości w dnie 60 m, głębokości 8 m,
- tor wodny o długości 2 425 m, szerokości 23 m w osi kanału portowego, głębokości 5,5 m,
- tor wodny od obrotnicy do Nabrzeża Skarpowego o szerokości 16 m i głębokości 4 m,
- obrotnica rozgałęzienie kanału i wejście do basenu przemysłowego: średnica 110 m, głębokość 5,5 m.

(akta kontroli str. 429-430)

Na podstawie § 90 ust. 1 rozporządzenia w sprawie kontroli morskich budowli Spółka zobligowana była do wykonywania / sporządzania corocznych planów batymetrycznych akwenów przy nabrzeżach, przy których dokonuje się przeładunku towarów tj.: Nabrzeża Szczecińskiego i Nabrzeża Gdyńskiego oraz sporządzania takich badań co dwa lata dla pozostałych obiektów.

Prezes Zarządu Spółki wyjaśniła, że dbając o bezpieczeństwo użytkowników portu oraz mając na względzie, iż Port Morski Darłowo położony jest w korycie rzeki Wieprza, która co roku zamula tor wodny, Spółka jako element okresowych przeglądów budowli hydrotechnicznych zleca wykonanie sondaży głębokości każdego roku.

(akta kontroli str. 244-255)

Według rocznych przeglądów budowli hydrotechnicznych administrowanych przez Spółkę (za 2021 r.) ustalono głębokości przy poszczególnych nabrzeżach Portu³⁵.

³⁴ W sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba; Dz. Urz. Woj. Pom. poz. 656; dalej: zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z 15 lutego 2017 r.

³⁵ Nabrzeże Pilotowe od 3,8 m do 6,0 m; Nabrzeże Usteckie od 3,8 m do 5,1 m; Nabrzeże WOP od 2,3 m do 1,0 m; Nabrzeże Dorszowe I od 4,2 m do 5,2 m; Nabrzeże Wyposażeniowe 3,1 m do 4,0 m; Nabrzeże Postojowe I od 3,0 m do 5,0 m; Nabrzeże Zachodnie I od 4,3 m do 5,3 m; Nabrzeże Dorszowe II od 3,9 m do 5,3 m; Nabrzeże Parkowe od 4,0 m do 4,5 m; Nabrzeże Postojowe II od 3,6 m do 4,0 m; Nabrzeże Skarpowe od 1,0 m do 3,0 m; Nabrzeże Południowe od 2,6 m do 3,5 m; Nabrzeże Gdyńskie od 3,6 m do 4,5 m; Nabrzeże Szczecińskie od 3,9 m do 4,5 m; Nowy Basen Rybacki od 1,0 m do 4,3 m; Nabrzeże Słupskie III od 3,0 m do 3,7 m; Nabrzeże Słupskie II od 3,0 m do 3,4 m; Nabrzeże Słupskie I od 3,3 m do 4,3 m; Nabrzeże Koszalińskie od 3,8 m do 4,6 m; Nabrzeże Rybackie od 2,3 m do 3,7 m; Pomost rybacki od 2,3 m do 3,9 m; Nabrzeże Warsztatowe 3,2 m do 3,9 m; Nabrzeże Łebskie od 3,3 m do 5,1 m; Nabrzeże Kołobrzeskie od 4,5 m do 5,7 m.

Ww. przeglądy techniczne wykazały spłylenia akwenu przyległego bezpośrednio do budowli hydrotechnicznej przy następujących nabrzeżach: Nabrzeże WOP, narożnik Nabrzeża Wyposażeniowego oraz Nabrzeża Postojowego, Nabrzeże Słupskie I, Nabrzeże Słupskie II, Nabrzeże Skarpowe, Nabrzeże Gdyńskie / Szczecińskie. Spółka w latach 2019–2022 (do 31 marca) nie prowadziła prac czerpalnych przy administrowanych przez siebie budowlach hydrotechnicznych.

(akta kontroli str. 244-255, 429-430)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśniła, że Port Morski Darłowo *położony jest w ujściu rzek Wieprzy i Grabowej. W związku z tym, co roku z nurtem tych rzek nanoszony jest muł rzeczny, który powoduje w niektórych punktach portu spłylenia, w szczególności na torze wodnym stanowiącym infrastrukturę dostępową do portu. Jest to proces naturalny. Ponadto w okresie sztormowym występuje efekt tzw. cofki, kiedy woda morska wpływa ze znaczną siłą do portu powodując przy tym ruch piasków morskich, które zamulają głównie tor podejściowy do portu oraz akwenty wewnątrz portu wzdłuż jego falochronów.*

W sprawie wykazanych spłyceń Prezes Zarządu Spółki wyjaśniła, że dla:

- Nabrzeża WOP - spłylenia akwenu są specjalnie utrzymywane, w celu wytłumienia falowania w jego obrębie. Dodatkowo akwen basenu Nabrzeża WOP wyłożony jest gwiazdoblakami i akwen tego basenu nie jest wykorzystywany do stałego miejsca postoju jednostek pływających ze względu na znaczne falowanie w warunkach sztormowych;
- Nabrzeża Wyposażeniowego oraz Nabrzeża Postojowego I - wskazane nabrzeża stanowią obudowę Basenu rybackiego i zamontowane są do niego pomosty pływające tworząc marinę. Wskazane nabrzeża nie są obecnie wykorzystywane do postoju jednostek pływających (postój odbywa się przy pomostach pływających), a więc spłylenia nie mają wpływu na eksploatację budowli hydrotechnicznych i wynoszą zaledwie od 0,1 m do 0,4 m;
- Nabrzeży Słupskie I i Słupskie II - przy wskazanych nabrzeżach postój mają wyznaczone jednostki rybackie, które mają zanurzenie mniejsze niż 3 m. Występujące miejscowe spłylenia (od 0,5 m do 0,1 m) nie mają wpływu na eksploatację budowli hydrotechnicznej. Przy miejscu odpływu rowów melioracyjnych (spłylenie do 2,5 m) nie mają wyznaczonego miejsca postoju żadne jednostki pływające. Za powstałe spłylenie odpowiadają nanosy z przepompowywania wód melioracyjnych, dlatego Spółka po wykonaniu batymetrii w 2022 roku wystąpi do administratora wskazanych wód o wykonanie prac czerpalnych w okolicach pomp przy Nabrzeżu Słupskim II;
- Nabrzeża Skarpowego – akwen ten stanowi tor podejściowy do osadnika określony zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z 15 lutego 2017 r. Spółka w 2022 r. zwróciła się z prośbą do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o przeprowadzenie prac czerpalnych w Porcie Darłowo.
- Nabrzeże Gdyńskie / Szczecińskie - powstałe miejscowe spłylenia akwenu przy budowlach hydrotechnicznych do 3,2 m, spowodowane były działalnością przeładunkową firmy Agro Port Darłowo oraz Agro Trade. W maju 2022 r. przez Agro Port Darłowo przeprowadził prace podczyszczeniowe dna budowli hydrotechnicznych z pozostałości przeładunkowych, co przywróciło głębokości eksploatacyjne przy budowlach hydrotechnicznych.

(akta kontroli str. 295, 300-303)

Po przeprowadzeniu w kwietniu 2022 r. przez Spółkę dwiema sondami sondażu głębokości w Porcie, stwierdzono znaczne spłylenia w torze wodnym (największe przy Falochronie wschodnim oraz przy ujściu rzeki Grabowej do rzeki Wieprza).

(akta kontroli str. 429-430)

ZPM pismami z 14 kwietnia i 6 czerwca 2022 r. zwracał się do Urzędu Morskiego w Szczecinie o pilną interwencję w celu podjęcia prac czerpalnych dostosowujących głębokości toru wodnego do poziomu określonego zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z 15 lutego 2017 r. Wskazano lokalizację miejsc spłyceń najbardziej zagrażających bezpieczeństwu żeglugi jednostek pływających, tj. w bliskości Falochronu Wschodniego, przy ujściu rzeki Grabowej do rzeki Wieprzy oraz na torze podejściowym do osadnika przy Nabrzeżu Skarpowym.

(akta kontroli str. 300-303, 325-327)

2.3. W okresie objętym kontrolą Spółka nie posiadała zatwierdzonego przez dyrektora właściwego Urzędu Morskiego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych, o jakim mowa w art. 23b ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki³⁶, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 244-255, 429-430)

W latach 2019 – 2022 (do 31 marca) w Spółce nie zostały przeprowadzone kontrole w zakresie:

- nadzoru przeciwpożarowego – przez Urzędy Morskie w Słupsku i w Szczecinie,
- bezpieczeństwa i higieny pracy – przez organy pełniące nadzór w tym zakresie (w tym Państwowa Inspekcja Pracy).

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Świnoujściu 17 września 2019 r. przeprowadził w Spółce kontrolę w zakresie: przestrzegania przepisów określających wymagania higieniczne i zdrowotne w szczególności utrzymania w należyłym stanie higienicznym nieruchomości, zakładu pracy, obiektów, urządzeń użyteczności publicznej; przestrzegania reżimu sanitarnego zawiązanego z epidemią COVID-19; wywiązywania się z obowiązków wynikających z przepisów ustawy z dnia 9 listopada 1995 r. o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu i wyrobów tytoniowych³⁷.

W kontrolowanym zakresie nieprawidłowości nie stwierdzono.

(akta kontroli str. 253, 304-306)

W sprawie działań jakie podejmował ZPM w celu zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w Porcie Prezes Zarządu wyjaśniła, że Spółka w administrowanych przez siebie budynkach zleca wykonanie corocznych przeglądów instalacji wodociągowej przeciwpożarowej oraz przeglądu i konserwacji sprzętu ppoż. Zdaniem Prezes zgodnie z art. 23 ust. 2 ustawy o portach do zarządzania portami i przystaniami morskimi, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 7 ust. 1, 2a i 2b, art. 8 i art. 9 oraz art. 12, zatem podmiot zarządzający portem o nie podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej w ramach swojej działalności nie jest objęty art. 7 ust. 3. *W związku z powyższym Spółka nie odpowiada za ochronę przeciwpożarową w Porcie Morskim Darłowo.*

(akta kontroli str. 492-498)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Spółka w okresie objętym kontrolą nie posiadała zatwierdzonego przez dyrektora właściwego Urzędu Morskiego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych, co było niezgodne z art. 23b ust. 1 i 3 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz art. 50a ust. 8 pkt 1 (w związku z art. 50a

³⁶ Dz. U. z 2020 r. poz. 1955, ze zm.; dalej: ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

³⁷ Dz. U. 2021 r. poz. 276.

ust. 1 pkt 3) ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej³⁸.

(akta kontroli str. 244-255, 429-430)

Prezes Zarządu Spółki wyjaśniła, że Port Darłowo w 2020 r. przystąpił do opracowywania nowego „Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych w Porcie Morskim Darłowo”. Gotowy dokument 9 grudnia 2020 r. wysłano do uzgodnienia do Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, jednakże pandemia COVID-19, iż dopiero w lutym 2021 r. SAR odniósł się do przesłanego dokumentu. Po naniesieniu poprawek ponownie 15 lutego 2021 r. Spółka przesłała dokument, w celu jego uzgodnienia, czego Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa dokonała 26 marca 2021 r. W dniu 31 marca 2021 r. Spółka przesłała dokument, w celu uzgodnienia do Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Szczecinie, która uzgodniła wskazany plan bez żadnych uwag w dniu 5 maja 2021 r. Zarząd Portu kolejno w dniu 19 maja 2021 r. przesłał Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych w Porcie Morskim Darłowo zgodnie z art. 23 b ust. 2 ustawy (...) o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (...) do Urzędu Morskiego w Szczecinie, w celu jego zatwierdzenia. Urząd Morski w Szczecinie, jako organ zatwierdzający miał wiele uwag do uzgodnionego wcześniej ze służbami faktycznie biorącymi udział w zwalczaniu zagrożeń m. in. o ochronę przeciwpożarową (gdzie nie jest to zadaniem podmiotu zarządzającego), przeładunku materiałów niebezpiecznych tj. saletry amonowej przeładowywanej i składowanej na terenie należącym do AGRO – PORT Darłowo (we wskazanym piśmie Urząd Morski w Szczecinie poinformował, iż jest w trakcie jej uzgadniania). Ponadto Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych w Porcie Morskim Darłowo wskazywał, jako rejon działań akweny portowe z wyłączeniem infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich, która zgodnie z art. 2 c ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich winna być utrzymana ze środków budżetu państwa, a więc Spółka nie powinna prowadzić działań na wodach, których zadaniem jest utrzymanie Urzędu Morskiego w Szczecinie. Powołując się na zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 22 maja 2015 roku w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej Urząd Morski w Szczecinie uznał, iż nabrzeża należące do ZPMD wchodzi w skład infrastruktury ogólnodostępnej, co skutkuje obowiązkiem sporządzenia planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń, również na wody portowe, na które oddziałuje działalność portu. W związku, z powyższym Spółka odstąpiła od procedury zatwierdzenia przesłanego do Urzędu Morskiego w Szczecinie dokumentu. Uznano, iż należy doposażyć Spółkę w mobilną zaporę przeciwolejącą, w celu jej ewentualnego zastosowania w miejscu likwidowanej przez Urząd Morski w Szczecinie zapory stacjonarnej umiejscowionej na Nabrzeżu Kołobrzesckim, której Spółka nie wyraziła chęci przejęcia ze względu na wysokie koszty jej eksploatacji. Pomimo braku zatwierdzonego Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych w Porcie Morskim Darłowo Spółka przy sytuacjach zagrożenia dla wód portowych podejmowała we własnym zakresie akcje ich zwalczania środkami własnymi oraz wzorowo współpracowała z miejscową Państwową Strażą Pożarną przy rozlewach substancji ropopochodnych lub też, jako zabezpieczenie przy akcjach wyciągania zatopionej jednostki Szyper przy Nabrzeżu Skarpowym.

(akta kontroli str. 244-255)

2. Spółka do dnia zakończenia kontroli nie wykonała zaleceń pokontrolnych sformułowanych w wyniku kontroli okresowych Nabrzeża Usteckiego, tj.: kontroli pięcioletniej przeprowadzonej we wrześniu 2019 r. oraz kontroli okresowych rocznych przeprowadzonych w latach 2019-2021 w zakresie uzupełnienia brakujących opon.

³⁸ Dz. U. z 2022 r. poz.457, ze zm.

Zalecenia te nie zostały zrealizowane od września 2019 r. do 30 czerwca 2022 r., tj. mimo upływu ponad 20 miesięcy.

Prezes wyjaśniła, że *Spółka po okresie sezonu letniego zamierza uzupełnić brakujące opony jak tylko pozwolą na to warunki atmosferyczne. Aby uzupełnić brakujące opony musi wystąpić niski poziom wód portowych. W latach 2019-2022 nie wykonano zalecenia ze względu na brak środków finansowych, które w pierwszej kolejności przeznaczono na naprawę nawierzchni, jako zapewnienie bezpieczeństwa przechodniów. Nabrzeże Usteckie nie jest wykorzystywane do stałego postoju jednostek pływających, a jedynie sporadycznie cumują jednostki, które zazwyczaj czekają na otwarcie mostu. Utrzymanie nawierzchni bez zapadlin stanowi priorytet na Nabrzeżu Usteckim ze względu na duże natężenie ruchu pieszego głównie w sezonie letnim.*

(akta kontroli str. 300-303)

W ocenie NIK zaniechanie realizacji zaleceń naruszało wymogi określone w § 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie kontroli morskich budowli, 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. Zgodnie z § 5 pkt 2 ww. rozporządzenia właściciel lub zarządca lub użytkownik budowli morskiej jest obowiązany do przeprowadzania bieżącej konserwacji konstrukcji budowli morskiej i jej wyposażenia.

OCENA CZĄSTKOWA

W badanym okresie Spółka wykorzystywała wszystkie nieruchomości będące w jej posiadaniu i rozporządzała nieruchomościami uzyskując w niezbędnych przypadkach zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Stan obiektów infrastruktury portowej ZPM pozwalał na ich właściwą eksploatację. Spółka przeprowadzała wymagane kontrole okresowe obiektów budowlanych i właściwie prowadziła książki obiektu budowlanego. Na terenie Portu zachowano wymogi bezpieczeństwa i higieny pracy odnoszące się do obiektów portowych. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły: braku, zatwierdzonego przez dyrektora Urzędu Morskiego, planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych oraz niezrealizowania zaleceń z kontroli okresowych Nabrzeża Usteckiego przeprowadzonych w latach 2019-2021.

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

3.1. Przychody Spółki netto ze sprzedaży³⁹ wyniosły za:

- 2019 r. – 1 285 tys. zł ogółem, z tego m.in:
 - dzierżawa i najem nieruchomości portowych – 201 tys. zł;
 - dzierżawa i najem obiektów, urządzeń i instalacji portowych – 53 tys. zł;
 - opłaty portowe – 715 tys. zł (w tym tonażowa – 422 tys. zł, przystaniowa – 251 tys. zł, pasażerska – 42 tys. zł);
 - opłaty za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej – 168 tys. zł;
 - wpływy z innych tytułów⁴⁰ – 148 tys. zł;
- 2020 r. – 1 218 tys. zł, z tego m.in:
 - dzierżawa i najem nieruchomości portowych – 249 tys. zł;
 - dzierżawa i najem obiektów, urządzeń i instalacji portowych – 61 tys. zł;

³⁹ Działalność usługowa wspomagająca transport morski PKD 52.22.A.

⁴⁰ M.in. energii, opłat komunalnych, kosztów manipulacyjnych.

- opłaty portowe – 530 tys. z (w tym tonażowa – 301 tys. zł, przystaniowa – 216 tys. zł, pasażerska – 13 tys. zł);
- opłaty za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej – 233 tys. zł;
- wpływy z innych tytułów – 145 tys. zł;
- 2021 r. – 1 233 tys. zł, z tego m.in.:
 - dzierżawa i najem nieruchomości portowych – 268 tys. zł;
 - dzierżawa i najem obiektów, urządzeń i instalacji portowych – 66 tys. zł;
 - opłaty portowe – 559 tys. z (w tym tonażowa – 263 tys. zł, przystaniowa – 247 tys. zł, pasażerska – 49 tys. zł);
 - opłaty za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej – 177 tys. zł;
 - wpływy z innych tytułów – 163 tys. zł.

Pozostałe przychody operacyjne wyniosły za: 2019 r. – 185 tys. zł, 2020 r. – 179 tys. zł i 2021 r. – 226 tys. zł. Przychody finansowe uzyskano za: 2020 r. – 8,5 tys. zł i 2021 r. – 11,50 zł.

(akta kontroli str. 91-94)

Wartość poniesionych kosztów⁴¹ Spółki wyniosła za:

- 2019 r. – 1 328 tys. zł, m.in.: amortyzacja – 185 tys. zł; usługi obce – 172 tys. zł; wynagrodzenia – 542 tys. zł;
- 2020 r. – 1 206 tys. zł, m.in.: amortyzacja – 185 tys. zł; usługi obce – 122 tys. zł; wynagrodzenia – 531 tys. zł;
- 2021 r. – 1 381 tys. zł, m.in.: amortyzacja – 182 tys. zł; usługi obce – 93 tys. zł; wynagrodzenia – 600 tys. zł;

Pozostałe koszty operacyjne wyniosły za: 2019 r. – 0,4 tys. zł, 2020 r. – 3 tys. zł i 2021 r. – 403 tys. zł. Koszty finansowe poniesiono za 2019 r. – 31 tys. zł, 2020 r. – 13 tys. zł i 2021 r. – 141 tys. zł.

Koszty wynagrodzeń w 2021 r. wzrosły o 69 tys. zł z powodu zatrudnienia nowego pracownika oraz wzrostu wynagrodzeń miesięcznych członków Rady Nadzorczej Spółki⁴².

(akta kontroli str. 91-94, 293-296, 328)

Wartość wynagrodzeń (bez dodatkowego wynagrodzenia rocznego) wynosiła w latach 2019-2021 ogółem 1 513 tys. zł (odpowiednio: 431 tys. zł, 515 tys. zł i 567 tys. zł), z tego:

- pracowników – 1 041 tys. zł (odpowiednio: 320 tys. zł, 339 tys. zł i 382 tys. zł);
- Zarządu – 348 tys. zł (odpowiednio: 71 tys. zł; 137 tys. zł; 140 tys. zł);
- Rady Nadzorczej – 124 tys. zł (odpowiednio: 40 tys. zł; 39 tys. zł; 45 tys. zł).

(akta kontroli str. 328)

Wartość aktywów wynosiła odpowiednio:

- trwałych: 2019 r. – 8 152 tys. zł; 2020 r. – 7 932 tys. zł; 2021 r. – 7 354 tys. zł;
- obrotowych: 2019 r. – 333 tys. zł; 2020 r. – 648 tys. zł; 2021 r. – 419 tys. zł.

Wartość kapitału własnego wynosiła odpowiednio: 5 119 tys. zł; 5 294 tys. zł; 4 828 tys. zł, a wartość zobowiązań: 3 375 tys. zł; 3 286 tys. zł; 2 526 tys. zł.

(akta kontroli str. 91-94)

Wielkość zatrudnienia w latach 2019-2021 wynosiła odpowiednio: sześć, siedem, siedem osób / etatów ogółem. Liczba członków Rady Nadzorczej wynosiła po trzy osoby w każdym z badanych lat, a Zarządu po jednej osobie.

(akta kontroli str. 328)

⁴¹ Działalności operacyjnej.

⁴² Na podstawie Uchwały Nr 2/2021 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki z 1 marca 2021 r.

3.2. Spółka osiągnęła zysk za 2019 r. i 2020 r. odpowiednio: 110 tys. zł i 183 tys. zł oraz poniosła stratę za 2021 r. w kwocie 466 tys. zł, m.in. z tytułu rozchodu niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 240,9 tys. zł i innych kosztów operacyjnych w wysokości 161,9 tys. zł (odpisy aktualizujące należności).

(akta kontroli str. 91-94, 293-296)

Wartość obliczonych wskaźników za lata 2019-2021:

- wskaźnik bieżącej płynności finansowej (*aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe*): 0,64; 0,96; 5,52;
- stopa zadłużenia aktywów (*zobowiązania i rezerwy na zobowiązania / aktywa ogółem*): 0,40; 0,37; 0,34;
- wskaźnik produktywności majątku (*przychody ze sprzedaży netto / aktywa ogółem*): 16,56; 22,66; 16,77;
- wskaźnik ogólnej oceny finansowej (*kapitał własny: kapitał obcy / majątek trwały: majątek obrotowy*): 0,06; 0,13, 0,11;
- stopień zużycia majątku trwałego (*[wartość brutto aktywów trwałych : wartość netto aktywów trwałych] : wartość aktywów trwałych*): 0,02; 0,02; 0,02.

(akta kontroli str. 91-94)

Prezes Zarządu ZPM wyjaśniła, że *obostrzenia związane ze zwalczaniem pandemii COVID-19 ograniczyły swobodę przemieszczania się ludzi oraz towarów również drogą morską, co miało negatywny skutek w postaci zmniejszenia się dochodów Spółki z tytułu opłat portowych od statków sportowo – rekreacyjnych i sezonowych dzierżaw terenów portowych.*

(akta kontroli str. 293-296)

Spółka korzystała z rządowych instrumentów wsparcia w okresie pandemii w formie subwencji finansowej na utrzymanie 100% zatrudnienia. Spółka (jako mikroprzedsiębiorca) zawarła z Polskim Funduszem Rozwoju S.A. umowę (28 maja 2020 r.) na subwencję finansową w wysokości 72 tys. zł (75% subwencji zostało umorzone). Spółka w okresie od marca do maja 2020 r. zwolniona była z opłacania należności z tytułu składek ZUS.

(akta kontroli str. 293-296)

3.3. Ewidencja środków trwałych obejmowała elementy infrastruktury portowej, określonej w zarządzeniu Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z 29 grudnia 2021 r. w sprawie obiektów infrastruktury portowej. Spółka w okresie objętym kontrolą nie posiadała środków trwałych w budowie i nie realizowała zadań inwestycyjnych. Spółka sporządziła zestawienia sald inwentaryzowanej grupy składników aktywów trwałych w trakcie przeprowadzanej inwentaryzacji.

Wszystkie (11) objęte analizą elementy infrastruktury portowej⁴³ zostały ujęte w ewidencji księgowej Spółki⁴⁴. Jeden⁴⁵ (z 11) objęty badaniem element infrastruktury portowej Spółka ujęła w ewidencji środków trwałych do rodzaju 224 „Budowle wodne, z wyłączeniem urządzeń melioracji wodnych”, dwa⁴⁶ – do rodzaju 225 „Urządzenia melioracji wodnych podstawowych” (w ramach podgrupy 22 „Infrastruktura transportu”) oraz osiem⁴⁷ – do rodzaju 010 „Grunty orne” (w ramach podgrupy 01 „Grunty rolne”). Ujęcie ww. środków trwałych w grupie 225 i 010 zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

⁴³Nabrzeża, falochrony, pomost.

⁴⁴Konta zespołu 010.

⁴⁵Pomost Rybacki (przy Nabrzeżu Rybackim).

⁴⁶Nabrzeże Dorszowe I i Nabrzeże Dorszowe II.

⁴⁷ Nabrzeże Pilotowe, Nabrzeże Usteckie, Nabrzeże WOP, Nabrzeże Postojowe II, Nabrzeże Południowe, Nabrzeże Gdyńskie, Nabrzeże Szczecińskie, Falochron brzegowy.

W ewidencji majątku Spółki nie znajdowały się „grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi” (w ramach akwenów portowych).

(akta kontroli str. 91-94, 256-261, 288-292, 329-331)

Nie stwierdzono przypadków niewykorzystywania obiektów / urządzeń będących środkami trwałymi infrastruktury portowej z powodu ich złego stanu technicznego.

(akta kontroli str. 249, 297-299)

3.4. Spółka wydatkowała uzyskane przychody na cele zgodne z art. 9 ust. 2 ustawy o portach. W latach 2019–2021 przychody Spółki były przeznaczone na:

- 1) utrzymanie infrastruktury portowej w łącznej wysokości 175 tys. zł, z tego w 2019 r. – 54 tys. zł, w 2020 r. – 72 tys. zł, w 2021 r. – 49 tys. zł.
- 2) realizację innych zadań wynikających z przedmiotu działalności Spółki w łącznej wysokości 18 tys. zł, z tego w 2019 r. – 5 tys. zł, w 2020 r. – 6 tys. zł, w 2021 r. – 7 tys. zł.
- 3) bieżące koszty utrzymania Spółki 3 540 zł, z tego: w 2019 r. – 1 224 tys. zł, w 2020 r. – 1 139 tys. zł, w 2021 r. – 1 177 tys. zł.

(akta kontroli str. 296)

Prezes Zarządu ZPM wyjaśniła m.in.: *Przychody generowane przez Spółkę pokrywają jedynie minimalne potrzeby w zakresie utrzymania infrastruktury portowej tj. na wykonanie corocznych przeglądów technicznych budowli hydrotechnicznych oraz dokonywanie ich drobnych napraw. Wieloletnia eksploatacja infrastruktury portowej wraz ze scedowaniem na zarządzającego portem coraz większej ilości obowiązków generują co roczny wzrost kosztów jej utrzymania. Ze względu na dużą kapitałochłonność inwestycji dotyczących rozbudowy, modernizacji infrastruktury portowej bez wsparcia Gminy Miasto Darłowo oraz środków budżetu państwa wraz z ukierunkowanymi na zarządzających portami funduszami unijnymi nie będzie możliwa budowa, rozbudowa czy modernizacja infrastruktury portowej.*

Prezes Zarządu ZPM wyjaśniła m.in., że Gmina Darłowo nie dokapitalizowała Spółki w latach 2019-2021.

(akta kontroli str. 293-295)

3.5. Wynagrodzenie członków Rady Nadzorczej Spółki⁴⁸ w okresie kontrolowanym było ustalone:

- od 1 stycznia 2019 r. do 31 stycznia 2021 r. - uchwałą nr 10/2017 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników⁴⁹ z 29 czerwca 2017 r. jako iloczyn przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia (w czwartym kwartale roku poprzedniego) oraz mnożnika, który we wszystkich Spółkach wynosił: dla przewodniczącego – 0,28, dla wiceprzewodniczącego i pozostałych członków RN – 0,19,
- od 1 lutego 2021 r. - uchwałą nr 2/2021 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników⁵⁰ z 1 marca 2021 r. jako iloczyn przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia (w czwartym kwartale roku poprzedniego) oraz mnożnika, który we wszystkich Spółkach wynosił: dla przewodniczącego – 0,36; dla wiceprzewodniczącego – 0,3 i pozostałych członków RN – 0,25.

(akta kontroli str. 19, 76)

Obowiązujące w okresie kontrolowanym zasady kształtowania wynagrodzeń członków Zarządu Spółki ustalone uchwałą nr 9/2017 ZZW z 29 czerwca 2017 r., określiły, że wynagrodzenie składało się z części stałej ustalonej w przedziale kwotowym od dwukrotności do czterokrotności przeciętnego miesięcznego

⁴⁸ Dalej: RN.

⁴⁹ Dalej: ZZW

⁵⁰ Dalej: NZW.

wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego⁵¹, ogłoszonego przez Prezesa GUS oraz części zmiennej nie przekraczającej 12,5% wynagrodzenia podstawowego w poprzednim roku obrotowym, stanowiącej wynagrodzenie uzupełniające za dany rok obrotowy, uzależnionej od poziomu realizacji celów zarządczych, przysługującej po zatwierdzeniu sprawozdania zarządu z działalności spółki oraz sprawozdania finansowego za ubiegły rok obrotowy i udzieleniu absolutorium z wykonania obowiązków członka zarządu przez zgromadzenie wspólników, pod warunkiem stwierdzenia przez radę nadzorczą spółki realizacji celów zarządczych i określeniu należnej kwoty wypłaty.

(akta kontroli str. 20-23)

Powyższe zasady zostały zmienione uchwałą nr 1/2021 NZW podjętą 1 marca 2021 r. (z mocą obowiązującą od 1 lutego 2021 r.), zgodnie z którą wysokość miesięcznego wynagrodzenia stałego ustalona została w przedziale kwotowym od dwukrotności do czterokrotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego, przyjmując jako krotność podstawę wymiaru, o której mowa w art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami⁵². Zmienna część wynagrodzenia pozostała bez zmian.

(akta kontroli str. 75)

W umowie o świadczenie usług zarządzania z osobami powołanymi na stanowisko Dyrektora lub Prezesa Zarządu Spółki ustalono kwotowo stałe części wynagrodzeń stanowiące iloczyn określonego wskaźnika podstawy wymiaru stanowiącej wysokość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia:

- Dyrektora Zarządu - umowa zawarta 3 października 2017 r. na kwotę 8 807,56 zł, wskaźnik 2,0;
- Prezesa Zarządu - umowa zawarta 1 czerwca 2019 r. na kwotę 10 142,50 zł, wskaźnik 2,0, zmieniona aneksem podpisanym przez Przewodniczącego RN 14 maja 2021 r. (z mocą obowiązującą od 1 lutego 2021 r.), którym część stała wynagrodzenia ustalono w kwocie 10 745,22 zł, stanowiącej iloczyn wskaźnika 2,44 i przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego.

(akta kontroli str. 12-18, 38-44)

W okresie objętym kontrolą mnożniki podstawy wynagrodzenia Zarządu i członków RN nie przekraczały wielkości określonych w art. 4 ust. 2 i art. 10 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach.

Spółka, do obliczania w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 stycznia 2021 r. wysokości wynagrodzeń Zarządu oraz Przewodniczącego i członków RN, odnosiła powyższe mnożniki do przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia ogłoszonego przez Prezesa GUS obwieszczeniami z: 18 stycznia 2019 r., 21 stycznia 2020 r. i 9 lutego 2021 r. Spółka nie uwzględniła przepisów ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na lata 2019-2021, co zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 431-432)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

⁵¹ Dalej: przeciętne miesięczne wynagrodzenie.

⁵² Dz. U. z 2020 r. poz. 1907, ze zm.; dalej: ustawa o wynagrodzeniach w spółkach.

1. Osiem⁵³ (z 11) objętych badaniem elementów infrastruktury portowej nieprawidłowo ujęto w ewidencji środków trwałych do rodzaju 010 „Grunty orne” w ramach podgrupy 01 „Grunty rolne” (o łącznej wartości 3 358 065,92 zł) oraz dwa⁵⁴ – do rodzaju 225 „Urządzenia melioracji wodnych podstawowych” (19 160 zł) w ramach podgrupy 22 „Infrastruktura transportu”, mimo że nabrzeża, falochrony i pomost należało ująć do podgrupy 224 „Budowle wodne, z wyłączeniem urządzeń melioracji wodnych” (w ramach grupy 2 „Obiekty inżynierii lądowej i wodnej”). Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 października 2016 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych (KŚT)⁵⁵ do podgrupy 224 kwalifikuje się m.in. budowle portowe – morskie, rzeczne i na jeziorach (nabrzeża, doki, baseny portowe, falochrony, mola, tamy / groble portowe, pomosty).

Powyższe oznacza, że w księgach rachunkowych i sprawozdaniach finansowych (bilansach) Spółki za lata 2019-2021 część mienia jednostki o wartości 3 358 065,92 zł i 19 160 zł była ujęta w nieprawidłowych pozycjach aktywów: odpowiednio jako grunty i urządzenia - zamiast obiekty inżynierii lądowej i wodnej, do których zalicza się budowle wodne takie jak nabrzeża i falochrony.

Powyższe stanowiło naruszenie przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości⁵⁶:

- według art. 24 ust. 1 i 2 ww. ustawy księgi rachunkowe należy prowadzić w sposób rzetelny; księgi uznaje się za rzetelne, jeżeli dokonane w nich zapisy odzwierciedlają stan rzeczywisty;
- na podstawie art. 4 ust. 1 ww. ustawy jednostki obowiązane są rzetelnie i jasno przedstawiając sytuację majątkową;
- według art. 4 ust. 2 ww. ustawy zdarzenia, w tym operacje gospodarcze, ujmuje się w księgach rachunkowych i wykazuje w sprawozdaniu finansowym zgodnie z ich treścią ekonomiczną.

(akta kontroli str. 331)

Księgowa ZPM wyjaśniła m.in.: *Spółka nie posiada środków finansowych na dokonanie podziałów geodezyjnych działek wyłączając same budowle hydrotechniczne. W związku z tym są sklasyfikowane jako grunty. Wskazane działki gruntów zostały wniesione aportem.*

(akta kontroli str. 332-334)

2. W okresie objętym kontrolą wysokość wypłaconych wynagrodzeń członków organów Spółki (Zarządu i RN) została ustalona niezgodnie z przepisami ustaw o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na lata 2019-2021, tj. bez uwzględnienia jako podstawy wymiaru przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia ogłoszonego przez Prezesa GUS w czwartym kwartale 2016 r. Skutkowało to zawyżeniem tych wynagrodzeń łącznie o kwotę 59 695,01 zł, w tym członkom Zarządu ZPM o 42 294 zł, członkom RN o 17 401,01 zł.

Za podstawę wymiaru wynagrodzeń w okresie:

- od 1 lutego 2019 r. do 31 stycznia 2020 r. przyjęto wysokość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w czwartym kwartale 2018 r., tj. 5 071,25 zł⁵⁷,
- od 1 lutego 2020 r. do 31 stycznia 2021 r. przyjęto wysokość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w czwartym kwartale 2019 r., tj. 5 367,71 zł⁵⁸.

(akta kontroli str. 431-432)

⁵³ Nabrzeże Pilotowe, Nabrzeże Usteckie, Nabrzeże WOP, Nabrzeże Postojowe II, Nabrzeże Południowe, Nabrzeże Gdyńskie, Nabrzeże Szczecińskie, Falochron brzegowy.

⁵⁴ Nabrzeże Dorszowe I i Nabrzeże Dorszowe II.

⁵⁵ Dz. U. poz. 1864; dalej rozporządzenie w sprawie KŚT.

⁵⁶ Dz. U. z 2021 r. poz. 217, ze zm.; dalej: ustawa o rachunkowości.

⁵⁷ Wynagrodzenie Prezes Zarządu (od 1 lutego 2019 r. do 31 stycznia 2020 r.) i członków RN (za 2019 r.).

⁵⁸ Wynagrodzenie Prezes Zarządu (od 1 lutego do 31 grudnia 2020 r.) i członków RN (za 2020 r.).

Zgodnie z przepisami ww. ustaw o budżecie w latach 2019-2021 wysokość tych wynagrodzeń powinna zostać „zamrożona” na poziomie ustalonym dla roku 2017 (za podstawę wymiaru należało przyjąć wysokość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia ogłoszonego przez Prezesa GUS w czwartym kwartale 2016 r.). Zobowiązywały do tego przepisy odpowiednio art. 28, art. 22 oraz art. 31 ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na 2018 r., 2019 r. i 2020 r. W przepisach tych określono, że podstawę wymiaru określoną w art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach, stanowi przeciętne wynagrodzenie w czwartym kwartale 2016 r. tj. kwota 4 403,78 zł.

Ewa Sławska - księgowa Spółki w sprawie wysokości wypłaconego w latach 2019-2021 wynagrodzenia wyjaśniła, że w ww. okresie wysokość wynagrodzenia:

- członków Zarządu ZPM była naliczana zgodnie z umowami o świadczenie usług zarządzania. Wysokość tego wynagrodzenia miesięcznie wynosiła 10.142,50 zł dla Prezesa Zarządu Spółki (umowa z 1 czerwca 2019 r.) oraz dla Dyrektora Zarządu Spółki (aneks do umowy obowiązujący od 1 lutego 2019 r.).
- RN była wypłacana na podstawie uchwały Nr 10/2017 ZZW Spółki z 29 czerwca 2017 r.

Ewa Sławska wyjaśniła, że *na tamten czas nie posiadała wiedzy, że zgodnie z przepisami ustaw o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na lata 2019-2021 wysokość tych wynagrodzeń powinna zostać zamrożona na poziomie ustalonym dla roku 2017.*

(akta kontroli str. 332-334)

W ocenie NIK wskazane wyżej przepisy ustaw o budżecie zobowiązywały do zastosowania w latach 2019-2021 podstawy wymiaru w wysokości przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w czwartym kwartale 2016 r. Jednocześnie w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 stycznia 2021 r. należało zastosować przyjęte w Spółce mnożniki na poziomie 2,0, w przypadku wynagrodzenia Prezes Zarządu oraz odpowiednio 0,28 i 0,19 – w przypadku wynagrodzeń Przewodniczącego RN oraz pozostałych członków RN.

3. Przewodniczący RN w imieniu Spółki zawarł z Prezesem Zarządu aneks z 14 maja 2021 r. do umowy z 1 czerwca 2019 r. o świadczenie usług zarządzania Spółką, zmieniający treść § 8 ust. 2 tej umowy (od 1 lutego 2021 r.) bez upoważnienia RN, tj. z naruszeniem przepisów Ksh.

Na podstawie art. 210 § 1 Ksh w umowie między spółką a członkiem zarządu oraz w sporze z nim spółkę reprezentuje rada nadzorcza lub pełnomocnik powołany uchwałą zgromadzenia wspólników.

Według § 8 uchwały nr 9/2017 ZW z 29 czerwca 2017 r. w sprawie zasad kształtowania wynagrodzeń członków Zarządu Właściciel zobowiązał RN do zawarcia umowy cywilnoprawnej o świadczenie usług zarządzania.

Uchwałą nr 3/2019 z 29 września 2017 r. RN upoważniła Przewodniczącego RN jedynie do zawarcia w imieniu Spółki z członkiem Zarządu umowy o świadczenie usług zarządzania. Innych upoważnień Przewodniczący RN nie posiadał.

(akta kontroli str. 38-44)

Przewodniczący RN wyjaśnił, że podpisanie przedmiotowego aneksu do umowy o świadczenie usług zarządzania nie wynikało z jego indywidualnej inicjatywy, *lecz było realizacją woli właścicielskiej Spółki, która miała na celu realizację polityki płacowej w stosunku do członków Zarządów wszystkich spółek komunalnych Miasta Dąbowa. Wszystkie sprawy inicjowane z poziomu właściciela zawsze szczegółowo relacjonowałem na posiedzeniach Rady Nadzorczej, na których były one omawiane i wdrażane. Dotyczy to również niniejszej sprawy. Jeśli chodzi o kwestię podpisania aneksu z członkiem Zarządu*

Spółki i umocowania przewodniczącego Rady Nadzorczej do tej czynności, to zgadzam się z tym, iż kwestia ta może wywoływać wątpliwości prawne wobec braku formalnego, pisemnego dokumentu uchwały Rady Nadzorczej umocowującej do podpisania konkretnej zmiany umowy. Zdaniem przewodniczącego RN ZPM ani Kodeks spółek handlowych, ani żaden inny przepis prawa nie ustanawia dla czynności umocowania przewodniczącego rady nadzorczej do podpisania w imieniu rady umowy - obligatoryjnej formy pisemnej „pod rygorem nieważności”. Oznacza to, że forma pisemna upoważnienia przewodniczącego ma jedynie walor dowodowy, a w niniejszej sprawie istnieje przecież możliwość ustalenia, że przewodniczący działał tu z upoważnienia całej Rady, bo przedmiotowa sprawa została omówiona na Radzie i Rada zgodziła się na ten aneks. Niezależnie jednak od wyżej podniesionych kwestii, kierując się ostrożnością prawną, uznając podniesione w piśmie NIK wątpliwości, uruchomiłem przewidzianą w takich przypadkach przez prawo procedurę naprawczą, która prowadzi do pełnej konwalidacji czynności prawnej. Otóż kodeks cywilny reguluje sytuację tak zwanego falsus procurator, czyli pełnomocnika działającego bez posiadanego formalnego umocowania. Zgodnie z art. 103 §1 kodeksu cywilnego „Jeżeli zawierający umowę jako pełnomocnik nie ma umocowania albo przekroczy jego zakres, ważność umowy zależy od jej potwierdzenia przez osobę, w której imieniu umowa została zawarta.” Odnosząc się do treści tego przepisu należy wyjaśnić, że „osobą” w tym wypadku jest Spółka, ale działająca przez Radę Nadzorczą, zgodnie z art. 210 §1 kodeksu spółek handlowych. Kierując się wskazaną instytucją prawną uzgodniłem ustnie z pozostałymi członkami Rady, że na jednym z najbliższych posiedzeń podjęta zostanie pisemna uchwała potwierdzająca, że przedmiotowy aneks został podpisany w imieniu Spółki i Rada udziela potwierdzenia na dokonanie tej czynności. Uchwała ta zostanie doręczona Pani Prezes Zarządu jako drugiej stronie czynności prawnej.

(akta kontroli str. 335-337)

W ocenie NIK każda zmiana warunków umowy o świadczenie usług zarządzania wymagała upoważnienia RN.

OCENA CZĄSTKOWA

W latach 2019-2020 Spółka osiągnęła zysk netto na działalności w wysokości odpowiednio: 110 tys. zł i 183 tys. zł oraz poniosła stratę za 2021 r. w kwocie 466 tys. zł. Przyczyną pogarszającego się wyniku finansowego były obostrzenia związane ze zwalczaniem pandemii COVID-19 ograniczające swobodę przemieszczania się ludzi oraz towarów drogą morską. Poziom wskaźnika płynności finansowej notował tendencję wzrostową. Przychody ZPM były przeznaczane na cele zgodne z przepisami ustawowymi.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- wypłaty zawyżonych wynagrodzeń w latach 2018-2020 r. członkom Zarządu i RN łącznie o 59 695,01 zł, naliczonych niezgodnie z przepisami ustaw okołobudżetowych,
- zawarcia przez Przewodniczącego RN aneksu do umowy o świadczenie usług zarządzania Spółką z naruszeniem art. 210 § 1 Ksh,
- błędnego ujęcia w ewidencji środków trwałych wg KŚT oraz w odpowiednich pozycjach sprawozdania finansowego (bilansu) budowli morskich, stanowiących elementy infrastruktury portowej.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski

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

- 1) Zaktualizowanie Planu Rozwoju o informacje dotyczące potencjału przeładunkowego wyrażone w tonach lub TEU w zakresie wyładunku ryb.

- 2) Terminowe sporządzanie i przekazywanie Prezesowi UZP rocznych sprawozdań o udzielonych zamówieniach.
- 3) Wdrożenie zatwierdzonego przez dyrektora Urzędu Morskiego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych.
- 4) Realizację zaleceń sformułowanych w wyniku kontroli stanu technicznego budowli hydrotechnicznych.
- 5) Ujęcie w ewidencji majątkowej środków trwałych nabrzeży i falochronu stanowiących elementy infrastruktury portowej do podgrupy 224 KŚT oraz w ewidencji księgowej zgodnie z ich treścią ekonomiczną i stanem faktycznym.
- 6) Wykazanie budowli morskich (nabrzeży i falochronu) we właściwych pozycjach sprawozdania finansowego (bilansu).
- 7) Prawidłowe naliczanie wynagrodzeń członkom Zarządu i RN oraz odzyskanie nienależnie wypłaconych wynagrodzeń za lata 2019-2021.
- 8) Reprezentowanie Spółki w umowach zawieranych z członkami Zarządu z uwzględnieniem wymogów art. 210 § 1 Ksh.

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 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
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 30 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie 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, 7 lipca 2022 r.

Kontroler

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Maciej Mikulski
Główny specjalista kontroli państwowej

Dyrektor

.....
Podpis

.....
Podpis