



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.006.01.2022

Sławomir Szwaja  
Prezes Zarządu

Marina Kamień Pomorski Sp. z o.o.  
al. Mistrzów Żeglarstwa 2,  
72-400 Kamień Pomorski

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

# I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Marina Kamień Pomorski Sp. z o.o. w Kamieniu Pomorskim <sup>1</sup> , al. Mistrzów Żeglarstwa 2, 72-400 Kamień Pomorskim
Kierownik jednostki kontrolowanej	Sławomir Szwaja – Prezes Zarządu <sup>2</sup> od 29 czerwca 2018 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego. 2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony. 3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej oraz osiąganie 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 <sup>3</sup> .
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>4</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie.
Kontrolerzy	1. Marta Górską-Jaś, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/73/2022 z 11 maja 2022 r. 2. Aneta Kolečka, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LSZ/56/2022 z 20 kwietnia 2022 r.  (akta kontroli str. 1-4, 15)

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

### OCENA OGÓLNA

Spółka podejmowała działania mające na celu planowanie i prognozowanie rozwoju portu morskiego w Kamieniu Pomorskim<sup>6</sup> opracowując strategiczne dokumenty w tym zakresie, tj. plany rozwoju Portu oraz plany rzeczowo – finansowe Spółki na każdy rok objęty kontrolą. Plany rozwoju Portu zawierały wszystkie elementy wymagane ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich<sup>7</sup>. Spółka udzielała zamówień publicznych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych<sup>8</sup>. Umowy zawierały postanowienia zabezpieczające interesy Spółki. Udzielone zamówienia służyły realizacji zadań Spółki i były zgodne z przedmiotem jej działalności.

Badane zadania, z wyjątkiem inwestycji pn. „Przebudowa portu rybackiego wraz z drogą dojazdową do obiektów rybackich położonych w Kamieniu Pomorskim przy ul. Wilków Morskich”, która była w trakcie realizacji<sup>9</sup>, zostały wykonane w zakresie finansowym i rzeczowym zgodnie z zawartymi umowami.

<sup>1</sup> Dalej: Spółka lub Marina.

<sup>2</sup> Dalej: Prezes lub Prezes Zarządu.

<sup>3</sup> Czynności kontrolne zakończono 24 czerwca 2022 r.

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

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

<sup>6</sup> Dalej: Port.

<sup>7</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 491, ze zm.; dalej: ustawa o portach.

<sup>8</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm.; uchylona z dniem 1 stycznia 2021 r.; dalej: ustawa Pzp.

<sup>9</sup> Termin zakończenia wynikający z umowy przewidziano na 30 listopada 2022 r.

Spółka podejmowała działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie, w tym jej promocji. Umowy sponsorskie oraz darowizny, zawierane przez Spółkę w kontrolowanym okresie zawierały zapisy mające na celu m.in. rozpowszechnienie informacji o działalności Spółki i walorach Portu. W okresie kontrolowanym obszar nieruchomości znajdujących się w granicach administracyjnych Portu, którym władała Spółka powiększył się z 1,6013 ha w 2018 r. do 2,2205 ha w 2022 r. Spółka w pełni wykorzystywała nieruchomości znajdujące się w jej zarządzie. Infrastruktura portowa zarządzana przez Spółkę utrzymywana była w odpowiednim stanie technicznym. Dla każdego z sześciu badanych elementów ww. infrastruktury portowej prowadzona była odrębna książka obiektu budowlanego budowli morskiej, w której ujęto wpisy dotyczące m.in. przeprowadzonych kontroli rocznych i pięcioletnich. W latach 2019-2021 Spółka osiągała planowane wyniki finansowe oraz zachowywała płynność finansową. W każdym roku objętym kontrolą Spółka osiągała zyski odpowiednio w wysokości: 62,81 tys. zł, 139,97 tys. zł oraz 46,23 tys. zł. Wskaźniki ekonomiczne Spółki wskazywały na pozytywną tendencję w jej sytuacji majątkowej i finansowej. Wynagrodzenie Prezesa Zarządu oraz członków Rady Nadzorczej Spółki zostało określone i wypłacone, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami<sup>10</sup>.

Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły:

- nieopublikowania w Biuletynie Informacji Publicznej<sup>11</sup> Spółki Planów rozwoju portu morskiego w Kamieniu Pomorskim z 2020 r. i 2021 r. oraz opublikowania Planu rozwoju portu z 2022 r. w BIP dopiero w trakcie kontroli NIK;
- niesporządzenia w okresie od stycznia 2019 r. do września 2020 r. Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych w Kamieniu Pomorskim oraz niezgodnienia i nieprzedłożenia do zatwierdzenia przez odpowiednie organy Planu opracowanego w październiku 2020 r.;
- nieuwjęcia żadnego z elementów infrastruktury portowej, przekazanych Spółce przez Gminę w 2012 r. środków trwałych o łącznej wartości 4 523,22 tys. zł, w bilansowej ewidencji księgowej Spółki, w ewidencji jej majątku oraz w dokumentacji inwentaryzacji środków trwałych przeprowadzonej w 2019 r.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej<sup>12</sup> kontrolowanej działalności**

OBSZAR

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

Opis stanu faktycznego

Aktem założycielskim<sup>13</sup> z 16 stycznia 2009 r. Gmina Kamień Pomorski<sup>14</sup> powołała<sup>15</sup> na czas nieograniczony jednoosobową spółkę pod firmą Hydrosystem Kamień Pomorski Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością<sup>16</sup>. Podstawowym celem jej działania było prowadzenie przedsiębiorstwa zarobkowego (w kraju i za granicą), którego działalność obejmowała m.in.: wytwarzanie i zaopatrywanie w parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych (35.30.Z); pobór, uzdatnianie

<sup>10</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1907, ze zm.; dalej: ustawa o wynagrodzeniach w spółkach.

<sup>11</sup> Dalej: BIP.

<sup>12</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>13</sup> Akt notarialny Rep. A nr 103/2009.

<sup>14</sup> Dalej: Gmina.

<sup>15</sup> Na podstawie art. 9 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 2021 r. poz. 679, ze zm.).

<sup>16</sup> Spółka została wpisana do rejestru przedsiębiorców pod nr KRS 0000339118; dalej: Spółka Hydrosystem.

i dostarczanie wody (36.00.Z); roboty związane z budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej. Uchwałą Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z 19 sierpnia 2011 r.<sup>17</sup> zmieniono akt założycielski w zakresie nazwy Spółki oraz jej przedmiotu działalności. Spółce Hydrosystem nadano nazwę: Marina Kamień Pomorski Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Zmieniony przedmiot działalności Spółki obejmował zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową; prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu; budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej; pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu; świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej oraz zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania.

(akta kontroli str. 52-66)

Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy o portach o formie prawno-organizacyjnej zarządzania portami nie mającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi decyduje gmina.

W odpowiedzi na pytanie, czy Rada Miejska w Kamieniu Pomorskim<sup>18</sup> wyraziła zgodę na zmianę zakresu działania Spółki Zastępca Burmistrza Kamienia Pomorskiego<sup>19</sup> wyjaśnił<sup>20</sup>: *Rada Miejska w Kamieniu Pomorskim nie podejmowała uchwał w sprawie wyrażenia zgody na zmianę zakresu działania Spółki, utworzonej na podstawie uchwały nr XXXV/276/08 Rady Miejskiej w Kamieniu Pomorskim z dnia 29 grudnia 2008 r. W okresie 2019 - 2022 nie podjęto działań, które miałyby zmierzać do zmiany podstaw działania Spółki. Obecne władze Gminy Kamień Pomorski po objęciu stanowisk nie zidentyfikowały tej sytuacji jako jakiegokolwiek nieprawidłowości zwłaszcza w kontekście funkcjonowania spółki od 2011 r.*

Spółka nie została powołana do zarządzania Portem w trybie ustawy o portach. Zastępca Burmistrza wyjaśnił: *Spółka jest podmiotem powołanym przez Gminę do zarządzania portem morskim, w tym do wykonywania wszystkich zadań podmiotu zarządzającego portem, określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Rada Miejska w Kamieniu Pomorskim nie podejmowała uchwał w sprawie wyrażenia zgody na zmianę zakresu działania Spółki, utworzonej na podstawie uchwały nr XXXV/276/08 Rady Miejskiej w Kamieniu Pomorskim z dnia 29 grudnia 2008 r. Zmiana przedmiotu działalności spółki najprawdopodobniej odbyła się z intencją powierzenia zarządzania portem. Świadczą o tym zmiany dokonane w zakresie przedmiotu działalności spółki Hydrosystem Kamień Pomorski Sp. z o.o. oraz zawarcie umowy pomiędzy Spółką a Gminą Kamień Pomorski w przedmiocie powierzenia obowiązków zarządcy portu.*

(akta kontroli str. 130-131,135)

Na podstawie art. 25 ust. 1 ustawy o portach w przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego w trybie art. 23 ust. 1 ww. ustawy zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje gmina, w granicach której położona jest większa część nieruchomości gruntowych, z wyłączeniem gruntów pokrytych wodami, znajdujących się w granicach portu lub przystani morskiej. Według art. 25 ust. 5 ww. ustawy gmina, w przypadku, o którym mowa w ust. 1, może powierzyć zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego na zasadach określonych w dwóch ustawach: 1) ustawie z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty

<sup>17</sup> Nr 1/2011; akt notarialny Rep. A nr 302/2011.

<sup>18</sup> Dalej: Rada Miejska.

<sup>19</sup> Dalej: Zastępca Burmistrza.

<sup>20</sup> Wyjaśnienia Burmistrza lub Zastępcy Burmistrza uzyskano w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

budowlane lub usługi<sup>21</sup>, 2) ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym<sup>22</sup>.

Spółce nie powierzono zadań podmiotu zarządzającego na zasadach określonych w ww. ustawach.

Zarządzeniem z 30 grudnia 2011 r.<sup>23</sup> Burmistrz Kamienia Pomorskiego<sup>24</sup> powierzył<sup>25</sup> ww. Spółce zarządzanie Portem. Szczegółowe prawa i obowiązki z tym związane uregulowane zostały w umowie o zarządzanie Portem zawartej 2 stycznia 2012 r.<sup>26</sup> pomiędzy Gminą, a Spółką.

W sprawie przyczyn zawarcia umowy o zarządzanie Portem Zastępca Burmistrza wyjaśnił: *Z posiadanej przez Gminę Kamień Pomorski dokumentacji nie wynika z jakich przyczyn zawarta została dodatkowo umowa o zarządzanie portem. Osoby, które bezpośrednio podejmowały decyzje w tym zakresie nie zajmują obecnie żadnych stanowisk w strukturach Gminy Kamień Pomorski. Aktualnie można tylko domyślać się, że było to podyktowane chęcią skonkretyzowania i sprecyzowania obowiązków przejmowanych przez Spółkę, niemniej jednak nie mamy pewności czy tak rzeczywiście było.*

(akta kontroli str. 67-78, 136)

W treści umowy o zarządzanie wskazano m.in., że: pomiędzy stronami zawarta zostanie umowa dzierżawy nieruchomości, położonych na terenie Portu (po uzyskaniu zgody Rady Miejskiej i osiągnięciu porozumienia z Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie).

W odpowiedzi na pytanie, czy Gmina zawarła ze Spółką umowę dzierżawy nieruchomości położonych w obrębie pasa technicznego znajdującego się na terenie Portu w myśl § 2 ust. 3 ww. umowy - Zastępca Burmistrza wyjaśnił: *Gmina nie zawarła ze Spółką jakichkolwiek umów dzierżawy nieruchomości położonych w obrębie pasa technicznego.*

(akta kontroli str. 139)

Nadto umowa o zarządzanie w § 2 ust. 2 przewidywała, że po zakończeniu inwestycji pod nazwą „Budowa portu jachtowego w Kamieniu Pomorskim wraz z infrastrukturą towarzyszącą” (przewidywany termin zakończenia określono na 30 marca 2012 r.) i przejęciu portu jachtowego wraz z infrastrukturą przez Gminę strony zawrą aneks do umowy, w którym nastąpi przekazanie pozostałego mienia na rzecz Spółki.

W odpowiedzi na pytanie dlaczego infrastruktura portu jachtowego w Kamieniu Pomorskim nie została nadal przekazana Spółce Zastępca Burmistrza wyjaśnił: *Nie jesteśmy obecnie w stanie udzielić odpowiedzi na pytanie o przyczyny braku podjęcia działań opisanych w pytaniu i przyczyn nie zawarcia aneksu w tym przedmiocie. Osoby, które bezpośrednio podejmowały decyzje w tym zakresie nie zajmują aktualnie żadnych stanowisk w strukturach Gminy Kamień Pomorski.*

(akta kontroli str. 138)

W okresie objętym kontrolą postanowienia umowy o zarządzanie zawarte w § 2 ust. 2 i 3 nie uległy zmianie.

(akta kontroli str. 68, 76-78)

W latach 2019-2022 (do 31 marca) łączna kwota przychodów Spółki z działalności określonej w akcie założycielskim wyniosła 4 255,81 tys. zł.

---

<sup>21</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 541, ze zm.

<sup>22</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 407, ze zm.

<sup>23</sup> Nr 156/11 w sprawie powierzenia zarządzania portem morskim spółce Marina Kamień Pomorski Sp. z o.o.

<sup>24</sup> Dalej: Burmistrz.

<sup>25</sup> Na podstawie art. 23 ust. 1 i 2 ustawy o portach.

<sup>26</sup> Dalej: umowa o zarządzanie.

Działania Spółki nie wykraczały poza przedmiot działalności określony w akcie założycielskim.

(akta kontroli str. 28-38)

Spółka nie została powołana jako podmiot zarządzający portem z zachowaniem przepisów art. 23 ust. 1 ustawy o portach, ponieważ o formie prawno-organizacyjnej zarządzania Portem w Kamieniu Pomorskim nie zdecydowała Gmina, tj. jej organ uchwalodawczy. O zmianie zakresu przedmiotu działalności Spółki zdecydował jednoosobowo ówczesny Burmistrz (organ wykonawczy Gminy) pełniąc funkcję Zgromadzenia Wspólników Spółki.

Spółce nie powierzono zadań i uprawnień podmiotu zarządzającego portem na zasadach określonych w art. 25 ust. 5 ustawy o portach. Prawa i obowiązki związane z zarządzaniem uregulowane zostały w umowie o zarządzanie Portem morskim Kamień Pomorski zawartej pomiędzy Gminą a Spółką.

W umowie o zarządzanie wskazano m.in., że pomiędzy stronami zawarta zostanie umowa dzierżawy nieruchomości położonych w obrębie pasa technicznego znajdującego się na terenie Portu oraz że po zakończeniu inwestycji pn. „Budowa portu jachtowego w Kamieniu Pomorskim wraz z infrastrukturą towarzyszącą” (w 2012 r.) strony zawrą aneks do umowy, w którym nastąpi przekazanie pozostałego mienia na rzecz Spółki. Żadne z ww. postanowień umowy nie zostało zrealizowane, a ich treść nie uległa zmianie do dnia zakończenia czynności kontrolnych NIK<sup>27</sup>.

**1.2.** W okresie objętym kontrolą w Spółce opracowano plany rozwoju Portu: z 11 lutego 2020 r., z 12 kwietnia 2021 r. i z 22 kwietnia 2022 r.<sup>28</sup> oraz plany rzeczowo – finansowe Spółki na rok 2019, 2020, 2021 i 2022.

W treści planu rozwoju Portu z 2022 r. określono m.in.:

- a) bieżące działania remontowo-konserwacyjne sprowadzające się do:
- remontów przeprowadzanych w obu basenach<sup>29</sup>, dotyczących w szczególności wymiany drewnianych elementów w marinie sezonowej, które uległy biologicznej degradacji;
  - zwiększenia ilości miejsc postojowych poprzez montaż dodatkowych uch cumowniczych oraz wykonania testowych pomostów na falochronie<sup>30</sup>;
  - przeglądów hydrotechnicznych, badań batymetrycznych i napraw urządzeń oraz infrastruktury portowej związanej z pełnieniem funkcji marin y żeglarskiej;
- b) działania na rzecz rozwoju Portu podjęte lub planowane w najbliższym okresie (od jednego roku do trzech lat) obejmujące:
- pełniejsze wykorzystanie terenu marin y technicznej<sup>31</sup> jako miejsca zimowego postoju jednostek<sup>32</sup> (realizacja ze środków własnych);

<sup>27</sup> Okres lat 2011-2012 i podmiot powierzający zarządzanie Portem nie był objęty niniejszą kontrolą NIK.

<sup>28</sup> Dalej: plan rozwoju Portu z 2022 r. Różnice pomiędzy planem rozwoju portu z 2020 r., a planem rozwoju Portu z 2021 r. związane były m.in. z wskazaniem, że Spółka nie posiada szczegółowych informacji w zakresie działań dotyczących obiektów dawnego elewatora zbożowego, gdyż nie administruje ww. budynkami; usunięciem informacji dotyczącej skierowania ponownego wniosku do Urzędu Morskiego w Szczecinie o realizację oznakowania toru podejściowego od pławy K-2 do marin y sezonowej i środków z jakich ww. działania miały zostać sfinansowane oraz określeniem, na jakim aktualnie etapie znajduje się inwestycja związana z przebudową portu rybackiego. Plan rozwoju Portu z 2022 r. zmieniał plan rozwoju Portu z 2021 r. poprzez wyraźne wskazanie, że pełniejsze wykorzystanie marin y technicznej będzie w szczególności dotyczyło wykorzystania terenu zajmowanego przez budynki przeznaczone do rozbiórki; zmniejszenie ilości planowanych dodatkowych miejsc postojowych z 20-30 na 10-15; uszczegółowienie w zakresie planowanych bieżących przeglądów infrastruktury portowej<sup>28</sup> oraz zawarcie informacji dotyczącej wykonania koncepcji budowy Portu jachtowego na ok. 300 jednostek.

<sup>29</sup> Port obejmuje dwa baseny żeglarskie: sezonowy (w którym znajduje się ok. 280 miejsc postojowych) oraz techniczny (w którym znajduje się ok. 30 miejsc do cumowania jachtów, pełniący rolę zaplecza technicznego).

<sup>30</sup> Powyższe pozwoli zwiększyć ilość miejsc postojowych o kolejne 10-15.

<sup>31</sup> W szczególności terenu zajmowanego przez budynki przeznaczone do rozbiórki.

– przebudowę portu rybackiego wraz z przebudową drogi dojazdowej, w ramach której przewidziano m.in. wybudowanie 55 mb nabrzeża, budynku technicznego mieszczącego ok. osiem łodzi rybackich, budynku administracyjnego wraz z halą sprzedaży i chłodnią oraz wykonanie parkingu dedykowanego klientom i przedsiębiorcom współpracującym z rybakami (realizacja finansowana środkami Unii Europejskiej);

c) perspektywę rozwoju Portu w okresie od trzech do pięciu lat, obejmującą wykorzystanie przestrzeni pomiędzy mariną sezonową, a techniczną poprzez przejęcie w administrację nabrzeża znajdującego się obecnie w zarządzie Urzędu Morskiego w Szczecinie<sup>33</sup> oraz wykorzystanie go pod inwestycje mające charakter turystyczny; w granicy Portu znajdują się obiekty dawnego elewatora zbożowego, należące do prywatnego właściciela, w stosunku do których przyjęto założenie, że w perspektywie kilku lat zostaną wykorzystane lub sprzedane na cele turystyczne;

d) parametry jednostek w porcie morskim, w zakresie których wskazano m.in., że brak jest ograniczeń odnośnie szerokości jednostek, dopuszczalna długość wynosi 14 m<sup>34</sup>, a maksymalne zanurzenie – z uwagi na ograniczenia akwenu – 2 m; obecna infrastruktura pozwala na obsługę ok. 500 pasażerów dziennie; aktualnie w porcie obsługiwane są trzy łodzie rybackie, zakończenie inwestycji związanej z przebudową portu rybackiego pozwoli na zwiększenie tej liczby do ośmiu; każda jednostka rybacka generuje rocznie przeładunek ryb (wszystkich gatunków) wielkości ok. 15 ton; Spółka nie obsługuje przeładunków<sup>35</sup>, obsługa ruchu pasażerskiego dokonywana jest przez podmiot prywatny, w oparciu o nabrzeże administrowane przez Urząd Morski.

Plany rozwoju Portu zawierały wszystkie elementy, o których mowa w art. 7 ust. 2b ustawy o portach, a okres na jaki zostały sporządzone wynosił pięć lat. W treści ww. planów nie zawarto diagnoz / opisu sytuacji Portu oraz wskaźników realizacji celów w nich wskazanych.

(akta kontroli str. 141-154)

Na stronie podmiotowej BIP Spółki w trakcie kontroli NIK, tj. 22 kwietnia 2022 r. opublikowano plan rozwoju Portu z 2022 r. Plany opracowane we wcześniejszym okresie nie były publikowane w BIP Spółki.

(akta kontroli str. 155, 388)

W Spółce nie opracowano wewnętrznej procedury dotyczącej sporządzania planu rozwoju Portu.

(akta kontroli str. 388)

W sprawie zbieżności planu rozwoju Portu z lokalnymi strategiami rozwoju Gminy Burmistrz wyjaśnił: *Plan rozwoju portu morskiego (...) jest zgodny z obowiązującą Strategią Sukcesu Gminy Kamień Pomorski (...) Zgodnie z planem rozwoju portu jego funkcjonowanie ma zapewnić rozwój turystyczny gminy i rozwój gospodarczy poprzez poprawę infrastruktury portu rybackiego. W Strategii Sukcesu Gminy rozwój turystyki wskazany jest na pierwszym miejscu jako problem strategiczny „Brak programu wykorzystania atrakcyjnego położenia Gminy w celu kreowania rozwoju gospodarczego ze szczególnym uwzględnieniem turystyki.*

(akta kontroli str. 385-386)

<sup>32</sup> Obecnie w marinie zimuje ok. 200 jachtów, planowane jest osiągnięcie poziomu 300 jednostek.

<sup>33</sup> Dalej: Urząd Morski.

<sup>34</sup> W sytuacji przejęcia w zarząd nabrzeża administrowanego przez Urząd Morski będzie istniała możliwość przyjmowania jednostek o większej długości oraz rozwój ruchu pasażerskiego w oparciu o molo.

<sup>35</sup> W najbliższym czasie nie przewidziano inwestycji związanej z przeładunkiem towarów.

W treści planów rzeczowo – finansowych Spółki zawarto m.in.: założenia dotyczące działalności Spółki oraz polityki Gminy wobec Spółki; planowaną liczbę rezydentów, gości oraz umów najmu; politykę płacową i zatrudnienia; plan rzeczowy obejmujący diagnozę potrzeb inwestycyjnych, planowane inwestycje oraz sposoby ich finansowania oraz plan finansowy obejmujący wykonanie rachunku zysków i strat za poprzednie lata oraz prognozę na lata 2019-2023.

(akta kontroli str. 156-186, 389-399)

W planie rzeczowo – finansowym Spółki na rok obrotowy 2019<sup>36</sup> wskazano, że planowane inwestycje obejmują: zmodernizowanie ok. 65 odnóg cumowniczych poprzez wymianę elementów drewnianych; utworzenie – w razie potrzeby – miejsc do cumowania wzdłuż nabrzeża spacerowego; pozyskanie części działki nr 10/2 celem przygotowania miejsc postojowych dla jachtów; wykonanie nowego masztu sygnałowego oraz 51,13 m<sup>2</sup> placu w centralnej części mariny<sup>37</sup>, zainstalowanie dodatkowych kamer do monitoringu CCTV oraz naprawę sztaplarki wykorzystywanej do wodowania jachtów.

(akta kontroli str. 156-165)

W planie rzeczowo – finansowym Spółki na rok obrotowy 2020 wskazano, że planowane inwestycje obejmują: zmodernizowanie ok. 30 odnóg cumowniczych poprzez wymianę elementów drewnianych; utworzenie – w razie potrzeby – miejsc do cumowania wzdłuż nabrzeża spacerowego; wykonanie nowego masztu sygnałowego oraz 51,13 m<sup>2</sup> placu w centralnej części mariny; zainstalowanie dodatkowych kamer do monitoringu CCTV; wykonanie pilotażowej, równoległej do falochronu odnogi cumowniczej; zakup samochodu dostawczego oraz wykonanie dokumentacji przygotowawczej, niezbędnej do zawarcia umowy o dofinansowanie inwestycji polegającej na rozbudowie i modernizacji portu rybackiego.

(akta kontroli str. 166-174)

W planie rzeczowo – finansowym Spółki na rok obrotowy 2021 wskazano, że planowane inwestycje obejmują: rozbiórkę budynku ZGM<sup>38</sup> zlokalizowanego na działce nr 10/2, celem przygotowania ww. terenu do zimowego postoju jachtów; utworzenie miejsc do cumowania wzdłuż falochronu; współpracę z kadrą naukową Katedry Geodezji i Oceanografii Uniwersytetu Morskiego w Gdyni<sup>39</sup> służącą zapewnieniu właściwych głębokości basenu sezonowego mariny; zainstalowanie dodatkowych kamer do monitoringu CCTV oraz wymianę kamer na te z większą rozdzielczością; realizację inwestycji związanej z przebudową portu rybackiego oraz uzyskanie linii kredytowej w wysokości umożliwiającej terminowe rozliczanie inwestycji.

(akta kontroli str. 175-186)

W planie rzeczowo – finansowym Spółki na rok obrotowy 2022 wskazano, że planowane inwestycje obejmują m.in. rozbiórkę budynku ZGM celem przygotowania ww. terenu do zimowego postoju jachtów<sup>40</sup>, opracowanie koncepcji nowej mariny przy nabrzeżu barkowym, dalsza współpraca z kadrą naukową Katedry Geodezji i Oceanografii, zainstalowanie dodatkowych kamer do monitoringu i modernizacja istniejących, wykonanie miejsc postoju dla pojazdów turystycznych

---

<sup>36</sup> W treści ww. planu zastrzeżono, że będzie on korygowany w przypadku wyburzenia przez Gminę budynku byłego Hotelu Żeglarskiego oraz możliwości pozyskania tego terenu i ewentualnie działek do niego przyległych, znajdujących się w granicach Portu.

<sup>37</sup> Zaznaczono, że ww. inwestycja zostanie zrealizowana jedynie w przypadku wygoszparowania stosownych środków finansowych.

<sup>38</sup> Budynek dawnego Zakładu Gospodarki Mieszkaniowej.

<sup>39</sup> Dalej: Katedra Geodezji i Oceanografii.

<sup>40</sup> W przypadku pozyskania środków finansowych od Gminy.



wraz z niezbędnym uzbrojeniem, budowa dodatkowej wiaty na sprzęt służący utrzymaniu zieleni.

(akta kontroli str. 389-399)

**1.3.** W okresie objętym kontrolą łączne kwoty wydatków poniesionych na inwestycje przez Spółkę wyniosły 268,73 tys. zł, w tym: 27,61 tys. zł w 2019 r.; 90,40 tys. zł w 2020 r. oraz 150,72 tys. zł w 2021 r., co stanowiło odpowiednio 79%, 27% i 89% kwoty zaplanowanej.

Łączne kwoty wydatków poniesionych przez Spółkę na remonty wyniosły 131,68 tys. zł<sup>41</sup>, w tym: 30,1 tys. zł w 2019 r.; 41,37 tys. zł w 2020 r. oraz 60,21 tys. zł w 2021 r., co stanowiło odpowiednio 150%, 103% i 109% kwoty planu.

(akta kontroli str. 40)

W sprawie rozbieżności występujących pomiędzy planem a wykonaniem wydatków remontowych oraz inwestycyjnych Prezes wyjaśnił: (...) *spółka dostosowuje swoje działanie do bieżącej sytuacji ekonomicznej. Duża rozbieżność w roku 2020 wynikała przede wszystkim z zabezpieczenia środków na przewidywane wydatki związane z przygotowaniem dokumentacji na wnioskowaną inwestycję (przebudowę portu rybackiego). W praktyce okazało się, że koszt sporządzenia dokumentacji środowiskowej był znacząco tańszy, niż zakładano (...).*

(akta kontroli str. 402-403)

W okresie objętym kontrolą Spółka realizowała<sup>42</sup> 10 zadań o charakterze inwestycyjnym i remontowym, w tym:

a) związanych z infrastrukturą portową<sup>43</sup>, dotyczących:

- wymiany zdegradowanych elementów drewnianych, tj. poszycia drewnianego odnóg cumowniczych (poniesiony koszt to 42,48 tys. zł);
- wymiany drewnianych belek konstrukcyjnych odnóg cumowniczych na elementy kompozytowe i metalowe (10,32 tys. zł);
- zagospodarowanie nieruchomości na potrzeby związane z zimowaniem jednostek pływających (13 tys. zł);
- utwardzenie pasa gruntowego na nieruchomości celem przystosowania jej do zimowego postoju jachtów (31,23 tys. zł);

b) niezwiązanych z infrastrukturą portową, dotyczących:

- zakupu samochodu celem realizacji bieżącej obsługi technicznej mariny<sup>44</sup> (29,5 tys. zł);
- wybudowania masztu sygnałowego wraz z placem utwardzonym i schodami<sup>45</sup> (29,5 tys. zł);
- przygotowania punktu zlewnego, pozwalającego na opróżnienie kaset WC z pojazdów turystycznych (13,86 tys. zł);
- naprawy i modernizacji systemu monitoringu (14,48 tys. zł);
- przeprowadzenia remontu dachu na budynku socjalnym<sup>46</sup> (20,06 tys. zł);
- naprawy przepompowni na terenie mariny technicznej oraz sezonowej<sup>47</sup> (17,68 tys. zł).

<sup>41</sup> W tym konserwacje, naprawy.

<sup>42</sup> Niezależnie od daty rozpoczęcia i planowanego zakończenia.

<sup>43</sup> Określona w Zarządzeniu nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2021 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzącej 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. Dalej: zarządzenie nr 4 w sprawie infrastruktury portowej.

<sup>44</sup> Ford Transit Connect, rok produkcji – 2016; masa całkowita: 2030 kg; liczba miejsc: 3.

<sup>45</sup> Zlokalizowanych na terenie Portu, na działkach nr 3/2 i nr 1, obręb 3.

<sup>46</sup> Zlokalizowanym przy al. Mistrzów Żeglarstwa 2.

<sup>47</sup> Polegającej na wymianie trzech pomp i regeneracji jednej pomy.

(akta kontroli str. 447-450)

Nadto w okresie objętym kontrolą w trakcie realizacji pozostawała inwestycja pn. „Przebudowa portu rybackiego wraz z drogą dojazdową do obiektów rybackich położonych w Kamieniu Pomorskim przy ul. Wilków Morskich”. Zakres inwestycji obejmował:

- opracowanie dokumentacji projektowej w formie projektu budowlanego oraz projektu wykonawczego, wraz z przedmiarem, specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych, informacją bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
- wykonanie robót budowlanych w zakresie wynikającym z Programu Funkcjonalno-Użytkowego, obejmujące m.in.: budowę nabrzeża betonowego do cumowania jednostek rybackich; usunięcie trzciny oraz pogłębienie dna przy nabrzeżu; budowę budynku magazynowego dla rybaków wraz z węzłem sanitarnym i WC; budowę budynku biurowego dla obsługi portu oraz pomieszczenia magazynowo-chłodniczego wraz z wyposażeniem w agregat chłodniczy oraz wytwornicę lodu; modernizację drogi dojazdowej do portu (droga gminna); wykonanie nawierzchni utwardzonych na terenie portu rybackiego; wykonanie niezbędnej infrastruktury technicznej – sieci, przyłączy i wewnętrznych instalacji;
- sprawowanie nadzoru autorskiego w trakcie realizacji robót budowlanych.

(akta kontroli str. 287)

Spośród ww. 10 zadań pięć nie ujęto w planach rozwoju Portu.

Prezes wyjaśnił: *W Planie (...) w 2020 r. nie ujęto budowy masztu sygnałowego, ponieważ w momencie sporządzania tego planu inwestycja była już bliska zakończenia (realizowana na przełomie 2019/2020 r.). Inwestycja zawarta była w rocznym planie rzeczowo-finansowym na rok 2020. W planie (...) sporządzonym w kwietniu 2021 r. nie ujęto budowy punktu zlewnego (...). Pomysł pojawił się wraz z pojawieniem się takiej potrzeby, tj. pod koniec 2021 r. Został ujęty w planie rzeczowo finansowym na rok 2022 i zrealizowany w kwietniu 2022. (...). Naprawa i modernizacja systemu monitoringu jest stałym i stosunkowo drobnym elementem bieżących wydatków, mających na celu utrzymanie funkcjonalności portu, zatem jego ujmowanie w planie rozwoju portu nie wydało się zasadne, tym bardziej, że jako niemające bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo, realizowane jest tylko w sytuacji, kiedy kondycja finansowa spółki na to pozwala. (...). Remont dachu na budynku socjalnym Mariny, zlokalizowanym przy ul. Aleja Mistrzów Żeglarstwa 2 był działaniem nieplanowanym, podjętym w wyniku ujawnienia nieszczelności dachu i niezbędnym dla zabezpieczenia budynku przed znaczącymi uszkodzami. W planie rozwoju portu morskiego z 11 lutego 2020 r. nie ujęto zakupu samochodu, gdyż nie jest to inwestycja wpływająca bezpośrednio na rozwój portu. Służy ona bieżącej obsłudze mariny i była zaplanowana w planie rzeczowo-finansowym na rok 2020 (...).*

(akta kontroli str. 402, 407-408)

W okresie objętym kontrolą Spółka każdego roku sporządzała nowy plan rozwoju Portu, w którym precyzowała bądź aktualizowała dotychczasowe zapisy.

(akta kontroli str. 141-154)

Stan zaawansowania realizacji zadań określonych w ww. planach przedstawiał się następująco:

- na koniec 2019 r. zakończono I i rozpoczęto II etap wymiany poszycia drewnianego na odnogach cumowniczych; zagospodarowano nieruchomości na potrzeby związane z zimowaniem jednostek pływających; przedstawiciele Spółki uczestniczyli w spotkaniach w Urzędzie Morskim dotyczących przeprowadzenia przez ww. urząd remontu nabrzeża planowanego

- do przekazania Gminie; złożono wnioski o dofinansowanie inwestycji polegającej na przebudowie portu rybackiego;
- na koniec 2020 r. zakończono (trzyletni) program wymiany poszycia drewnianego oraz belek konstrukcyjnych odnóg cumowniczych; utwardzono pas gruntowy na pozyskanej od Gminy nieruchomości; zawarto umowę o dofinansowanie inwestycji polegającej na rozbudowie portu rybackiego;
  - na koniec 2021 r. dokonano wyboru wykonawcy inwestycji polegającej na przebudowie portu rybackiego (nadto zawarto umowę na realizację ww. inwestycji) oraz wykonawcy koncepcji programowo – przestrzennej portu jachtowego na wschód od istniejącej mariny.

(akta kontroli str. 23-24, 85-93, 121-129, 367-369)

1.4. Według stanu na 31 grudnia 2019 r., 2020 r. i 2021 r. oraz 31 marca 2022 r. Spółka udzieliła: cztery, siedem, osiem i trzy zamówienia publiczne odpowiednio na kwotę: 97,17 tys. zł, (w tym 15,99 tys. zł na zadania inwestycyjne); 280,13 tys. zł (w tym 223,53 tys. zł na zadania inwestycyjne); 12 216,02 tys. zł (w tym 12 209,87 tys. zł na zadania inwestycyjne i remontowe) oraz 352,72 tys. zł na zadania inwestycyjne.

(akta kontroli str. 49)

W okresie objętym kontrolą w Spółce nie opracowano wewnętrznych regulacji dotyczących udzielania zamówień.

Prezes wyjaśnił: *Spółka stosuje ogólne zasady wynikające z ustawy o zamówieniach publicznych (...). W przypadku zakupu usług poniżej kwot wynikających z ustawy o zamówieniach publicznych, praktyką jest badanie rynku i wybór najkorzystniejszej oferty. W sytuacjach szczególnych może zdarzyć się odstępstwo od tej praktyki lub modyfikacja zamówienia w trakcie realizacji - każdorazowo jednak są to uzasadnione działania i mają na uwadze sprawność i ciągłość funkcjonowania portu jachtowego. W przypadkach realizacji zadań w ramach dofinansowanej inwestycji „Przebudowa portu rybackiego” stosowane są procedury ARiMR<sup>48</sup> konkurencyjnego wyboru wykonawców.*

(akta kontroli str. 20)

Badaniem kontrolnym objęto cztery udzielone zamówienia na łączną kwotę 12 120,84 tys. zł brutto, w tym: jedno postępowanie przeprowadzone w trybie przetargu nieograniczonego (na roboty budowlane w systemie zaprojektuj i wybuduj w ramach zadania inwestycyjnego pn. Przebudowa portu rybackiego wraz z drogą dojazdową do obiektów rybackich położonych w Kamieniu Pomorskim przy ul. Wilków Morskich<sup>49</sup>) oraz trzy z wyłączeniem ustawy Pzp (tj. na: świadczenie usług inżyniera Projektu / Pełnomocnika ds. Realizacji Inwestycji<sup>50</sup>, wykonanie dokumentacji projektowej<sup>51</sup>, wykonanie usługi promocji i informacji<sup>52</sup>).

Analiza dokumentacji ww. zamówień wykazała, że: działania Spółki były zgodne z przepisami ustawy Pzp i aktami wykonawczymi do ustawy, odpowiednio w zakresie przygotowania i przeprowadzenia postępowania oraz udzielenia zamówienia publicznego; dokonano prawidłowego wyboru trybu ich udzielenia oraz prawidłowo skorzystano z wyłączenia stosowania ustawy Pzp.

(akta kontroli str. 259, 260-280)

<sup>48</sup> Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa.

<sup>49</sup> Postępowanie przeprowadzone w latach 2020-2021 na kwotę 11 931 tys. zł; dalej: Przebudowa portu rybackiego.

<sup>50</sup> Do zadania Przebudowa portu rybackiego na kwotę 132,84 tys. zł. Postępowanie przeprowadzone w 2020 r.

<sup>51</sup> Do zadania pn. Adaptacja terenu przy ul. Wilków Morskich w Kamieniu Pomorski na potrzeby zaplecza technicznego portu rybackiego oraz sezonowych targów rybnych na kwotę 19 tys. zł. Postępowanie przeprowadzone w 2021 r.

<sup>52</sup> Do zadania pn. Przebudowa portu rybackiego na kwotę 38 tys. zł. Postępowanie przeprowadzone w latach 2020-2021.

Badanie trzech zamówień o wartości nieprzekraczającej 30 tys. euro wykazało, że w dwóch przypadkach (tj. na świadczenie usług inżyniera Projektu / Pełnomocnika ds. Realizacji Inwestycji oraz na wykonanie usługi promocji i informacji)<sup>53</sup> postępowania przeprowadzono zgodnie z zasadami konkurencyjności wyboru wykonawców w ramach Programu Operacyjnego „Rybacko i Morze” z 16 września 2019 r., które miały zastosowanie do umów o dofinansowanie zawartych po 30 września 2019 r. Zgodnie z ww. zasadami Spółka m.in. zamieściła zapytania ofertowe na dedykowanym portalu ogłoszeń ARiMR.

W przypadku zamówienia na wykonanie dokumentacji projektowej zapytania ofertowe dotyczące wykonania takich prac przesłano do dwóch podmiotów. Wybrano ofertę tańszą na kwotę 19 tys. zł.<sup>54</sup>

Prezes wyjaśnił: (...) *takie postępowanie było wystarczające dla zapewnienia konkurencyjności. Nadmieniam, że procedury ARiMR przy zamówieniach do 20 000 zł nie wymagają przeprowadzenia konkurencyjnego postępowania, a podstawą uzyskania dofinansowania jest przedstawienie jedynie umowy z wykonawcą oraz faktury z potwierdzeniem przelewu.*

(akta kontroli str. 192-193, 260-267)

We wszystkich zbadanych umowach zawarto zapisy zabezpieczające interesy Spółki w zależności od rodzaju udzielonego zamówienia, tj. w szczególności: kary umowne, postanowienia dotyczące: gwarancji i rękojmi, warunków i sposobu rozwiązania umowy oraz odstąpienia od umowy. Udzielone zamówienia służyły realizacji zadań Spółki oraz były zgodne z przedmiotem jej działalności.

(akta kontroli str. 260-281)

Analiza trzech udzielonych i zrealizowanych zamówień o wartości nieprzekraczającej 30 tys. euro wykazała, że w każdym przypadku Spółka zapewniła należyty nadzór nad realizacją umów, w tym:

- w żadnym przypadku nie wystąpiły przedłużenia terminów realizacji umów oraz nie doszło do zmiany postanowień umów, w tym wynagrodzenia;
- nie wystąpiły sytuacje uzasadniające: skorzystanie z zabezpieczenia należytego wykonania przedmiotu umowy, naliczenie kar umownych oraz okoliczności dające prawo do skorzystania z prawa do odszkodowania, gwarancji lub rękojmi określonej w umowie;
- w sposób prawidłowy udokumentowano realizację zamówień (odbior zadań).

(akta kontroli str. 260-267)

Umowa nr 1/03/2021 z 16 marca 2021 r. na Przebudowę portu rybackiego<sup>55</sup> zawarta została w wyniku udzielenia zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego. Termin zakończenia robót budowlanych przewidzianych umową ustalono na 30 listopada 2022 r., w tym termin wykonania dokumentacji projektowo-kosztorysowej wraz ze specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót, innymi dokumentami wymienionymi w umowie oraz złożeniem kompletnego wniosku o uzyskanie ostatecznego pozwolenia na budowę - do 12 miesięcy od dnia zawarcia umowy, tj. do 16 marca 2022 r. Pomimo wielokrotnych monitów ze strony Spółki<sup>56</sup>, według stanu na 6 czerwca 2022 r. wykonawca nie wykonał i nie dostarczył

<sup>53</sup> Zamówienia realizowane w ramach umowy o dofinansowanie nr 00006-6520.12-OR1600003/19/20 ze środków Programu Operacyjnego „Rybacko i Morze” działanie 1.12. – Inwestycje w zakresie poprawy infrastruktury portów rybackich, giełd rybackich, miejsc wyładunku i przystani oraz w celu zwiększenia efektywności energetycznej przyczyniającej się do ochrony środowiska.

<sup>54</sup> W przypadku drugiej oferty prace projektowe wyceniono na kwotę 25 tys. zł plus podatek VAT.

<sup>55</sup> Dalej: umowa na roboty budowlane.

<sup>56</sup> W szczególności: pismo z 25 października 2021 r. skierowane do wykonawcy wyrażające zaniepokojenie postępowaniem prac projektowych oraz zobowiązujące wykonawcę o pisemne przedstawienie rzeczywistego postępu prac projektowych dla całości zadania inwestycyjnego oraz aktualizację Harmonogramu Rzeczowo-Finansowego; pismo z 22 lutego 2022 r. Inżyniera Kontraktu wzywające wykonawcę o wyjaśnienie przyczyn

kompletnej dokumentacji projektowej. Zgodnie z § 15 ust. 2 pkt 2 umowy wykonawca zobowiązany był do zapłaty Zamawiającemu kary za zwłokę w wykonaniu i dostarczeniu dokumentacji projektowej w wysokości 0,2% wynagrodzenia umownego brutto przysługującego za wykonanie całości dokumentacji projektowej (tj. 596,55 tys. zł, zgodnie z § 11 ust. 1a umowy) za każdy dzień zwłoki licząc od dnia kiedy dokumentacja powinna być dostarczona. Stosownie do § 4 ust. 1 i 2 umowy termin wykonania dokumentacji projektowej minął 16 marca 2022 r. i od 17 marca 2022 r. do 6 czerwca 2022 r. Wykonawca był w zwłoce przez 82 dni<sup>57</sup>.

(akta kontroli str. 282-287)

W zakresie działań podejmowanych przez Spółkę w celu naliczenia i wyegzekwowania kar umownych Wykonawcy Prezes wyjaśnił: *Zgodnie z art. 118 k.c. termin przedawnienia roszczeń okresowych oraz roszczeń związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej wynosi 3 lata. Spółka podejmie działania mające na celu naliczenie i wyegzekwowanie kar umownych przed upływem tego terminu, po ustaleniu zakresu odpowiedzialności wykonawcy zgodnie z art. 471 k.c., tj. po zweryfikowaniu za jaki okres zwłoki wykonawca ponosi winę. Ponadto podejmowanie działań w zakresie naliczenia i egzekwowania kar umownych w sytuacji, kiedy wykonawca nadal pozostaje w zwłoce a umowa jest realizowana, jest niecelowe.*

(akta kontroli str. 306)

Do czasu zakończenia czynności kontrolnych NIK w zakresie realizacji umowy o roboty budowlane:

- termin wykonania umowy nie został przedłużony<sup>58</sup>;
- dokonano jednej zmiany umowy na podstawie aneksu<sup>59</sup> w zakresie powołania nowego przedstawiciela Zamawiającego wobec zaprzestania pełnienia funkcji przez dotychczasowego inżyniera projektu, na podstawie art. 144 ust. 1 pkt 5 w zw. z ust. 1e ustawy Pzp;
- nie wystąpiły okoliczności dające prawo do skorzystania z prawa do odszkodowania, gwarancji lub rękojmi określonej w umowie.

W ramach nadzoru Spółki nad realizacją umowy poleceniem Inżyniera Kontraktu z 1 czerwca 2022 r. wezwano wykonawcę do opracowania i przedłożenia Programu Naprawczego w terminie do 7 czerwca 2022 r. zawierającego rzetelny opis działań, jakie wykonawca zamierza podjąć w celu zminimalizowania opóźnień realizacji robót w stosunku do zawartego kontraktu i utrzymania wymagań jakościowych. Ponadto zobowiązano wykonawcę do wyjaśnienia przyczyn opóźnień i wskazania osób odpowiedzialnych<sup>60</sup>. W uzasadnieniu wskazano m.in., że pomimo upływu terminu umownego na zakończenie projektowania 16 marca 2022 r. nie dostarczono

---

braku wykonania czynności formalno-edytorskich określonych w postanowieniu Wojewody Zachodniopomorskiego, dostarczenia Projektu Zagospodarowania Terenu i Projektu Budowlanego. Wezwano wykonawcę do przyspieszenia działań i wskazano, że opóźnienia w postępie prac i realizacji robót z winy wykonawcy spowodują działania zamawiającego określone w umowie; pismo z 13 maja 2022 r. skierowane do wykonawcy wyrażające zaniepokojenie postępowaniem prac projektowych oraz brakiem realizacji robót, biorąc pod uwagę termin realizacji ustalony na 30 listopada 2022 r. Ponadto skierowano pisma z: 13 maja 2021 r., 28 maja 2021 r., 10 lipca 2021 r., 20 lipca 2021 r., 8 września 2021 r., 28 października 2021 r., 15 listopada 2021 r., 30 listopada 2021 r., 23 lutego 2022 r., 12 marca 2022 r., 21 marca 2022 r., 30 maja 2022 r.

<sup>57</sup> 1 193,10 zł za każdy dzień zwłoki x 82 dni (łącznie 97,83 tys. zł).

<sup>58</sup> Spółka pismem z 21 marca 2022 r. nie wyraziła zgody na wnioskowaną przez wykonawcę zmianę terminu wykonania umowy o cztery miesiące z uwagi na przekroczenie zakreślonych przez prawo terminów wydania przez organy administracji decyzji, zezwoleń, itp. W ocenie Spółki wykonawca pomimo, iż był zobowiązany do rozpoczęcia realizacji umowy wraz z dniem jej zawarcia tj. 16 marca 2021 r. dopiero 2 września 2021 r. oraz 3 listopada 2021 r. złożył wnioski odpowiednio do Ministerstwa Infrastruktury o wyrażenie zgody na pogłębienie nabrzeża i do Wód Polskich.

<sup>59</sup> Nr 1/03/2021 z 14 października 2021 r.

<sup>60</sup> W tym: opisu planowanych działań; szczegółowego tygodniowego harmonogramu prac, obsady personelu, harmonogramu dostaw i wyposażenia.

kompletu dokumentów i decyzji; nie rozpoczęto robót drogowych pomimo przekazania terenu budowy 11 kwietnia 2022 r.; nie zorganizowano zaplecza budowy. W odpowiedzi na powyższe wykonawca przedstawił opis planowanych działań oraz jako przyczyny przekroczenia terminu wskazał m.in.: przedłużone procedowanie dokumentacji przez organy administracji publicznej<sup>61</sup> oraz COVID-19.

(akta kontroli str. 282-291)

W sprawie ewentualnego niedochowania przez wykonawcę terminu zakończenia robót budowlanych, do 30 listopada 2022 r. Prezes wyjaśnił: *Wskazany w umowie nr 1/03/2021 z 16 marca 2021 r. termin na wykonanie inwestycji, tj. 30.11.2022 r., nadal jest obowiązujący. W przypadku przekroczenia zostaną podjęte czynności określone w umowie. Zgodnie z umową na dofinansowanie zawartą z ARiMR 4.06.2020 r., Spółka Marina Kamień Pomorski sp. z o.o. ma wskazany termin na realizację inwestycji do 31.03.2023 r. Istnieje zatem przestrzeń do zrealizowania zaplanowanych działań inwestycyjnych nawet w przypadku opóźnienia głównego wykonawcy robót budowlanych. Ponadto w razie zaistnienia takiej konieczności, umowa o dofinansowanie może być przedłużona do 36 miesięcy od podpisania umowy, tj. do 4.06.2023 r.*

(akta kontroli str. 366)

**1.5.** W okresie objętym kontrolą obszar nieruchomości gruntowych znajdujących się w granicach Portu, którym władala Spółka zwiększył się z 1,6013 ha w 2018 r. do 2,2205 ha w 2022 r. Ww. obszar obejmował: w 2018 r. – 1,6013 ha; w 2019 r. – 1,6895 ha; w 2020 r. – 2,2125 ha; w 2021 r. – 2,2205 ha, w 2022 r.<sup>62</sup> – 2,2205 ha. Łączna długość nabrzeży w 2022 r. wynosiła 411,7 m, w tym na cele związane z żeglarstwem wykorzystywano 274,5 m; z postojem i składowaniem – 98 m; obsługą rybołówstwa – 39,2 m.

Powierzchnia nieruchomości budynków, znajdujących się we władaniu Spółki przez cały okres kontroli wynosiła 2,917 m<sup>2</sup>.

(akta kontroli str. 27, 46-47, 205-208)

W sprawie pozyskiwania nowych nieruchomości Prezes wyjaśnił: *Spółka podejmowała działania mające na celu pozyskanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu morskiego. Są to umowy najmu oraz zawarte aneksy do umowy o zarządzanie (...). Pozyskiwanie ww. nieruchomości nie odbywało się na podstawie ustalonego harmonogramu, lecz na podstawie bieżących potrzeb w tym zakresie.*

(akta kontroli str. 191)

W okresie objętym kontrolą nie wystąpiły sytuacje, w których Spółka mogłaby skorzystać z praw przysługujących jej na podstawie art. 4 ust. 1 ustawy o portach, tj. prawa pierwokupu przy sprzedaży i pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste i przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego.

(akta kontroli str. 191, 410-412)

W treści aktu założycielskiego z 16 stycznia 2009 r. nie znajdowały się zapisy nakładające na Spółkę dodatkowe obowiązki w zakresie realizacji celów publicznych, o których mowa w art. 6 pkt 1 c i 1 d ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami<sup>63</sup>.

(akta kontroli str. 58-66)

W kwestii nieodpłatnego przekazywania Gminie gruntów położonych w granicach administracyjnych portów nie mających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz oceny procesu i efektów komunalizacji gruntów portowych Burmistrz wyjaśnił: (...) *W 2021 r. Burmistrz Kamienia Pomorskiego wystąpił do Starosty*

<sup>61</sup> W tym Wód Polskich oraz Ministerstwa Infrastruktury.

<sup>62</sup> Stan na 31 marca 2022 r.

<sup>63</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 1899, ze zm.

*Kamieńskiego z wnioskami o przekazanie na rzecz Gminy Kamień Pomorski w drodze darowizny nieruchomości oznaczonych jako działki o nr 1/7 o pow. 0,0230 ha i 2/1 o pow. 0,0147 ha obręb nr 5 miasta Kamień Pomorski (umowa darowizny została zawarta w dniu 11 sierpnia 2021 r., Rep. A nr 3970/2021) oraz o sprzedaż na rzecz Gminy Kamień Pomorski za cenę 1 zł działek oznaczonych nr 1/11, 1/12, 1/13, 1,4 obręb nr 2 miasta Kamień Pomorski (sprawa w toku). (...) komunalizacja gruntów portowych następowała stopniowo w okresie wielu lat. Proces przebiegał prawidłowo, a sama komunalizacja umożliwiła rozwój tego obszaru miasta i wpłynęła pozytywnie na poprawę infrastruktury turystycznej Kamienia Pomorskiego.*

(akta kontroli str. 386, 387)

Burmistrz w wyjaśnieniach dotyczących zgodności planu rozwoju Portu z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu Portu stwierdził, że: *istniejące obiekty portu zostały wybudowane zgodnie z uchwałą Rady Miejskiej w Kamieniu Pomorskim nr IX/106/11 z dnia 27 maja 2011 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Kamienia Pomorskiego dotyczącego części terenu w obrębie geodezyjnym nr 3 – jednostka obszarowa „B” w Kamieniu Pomorskim (...). Wszystkie działania opisane w Planie rozwoju portu morskiego w Kamieniu Pomorskim w zakresie remontów i konserwacji istniejącej infrastruktury portu w obszarze objętym planem są z nim zgodne.*

(akta kontroli: str. 385)

**1.6.** W latach 2019-2022, w ramach podejmowania działań zmierzających do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie oraz promocji takiej działalności, Spółka zawarła:

- dwie umowy sponsorskie z Powiatową i Miejską Biblioteką Publiczną<sup>64</sup> z 12 września 2019 r. i 9 sierpnia 2021 r., w wyniku których przekazała odpowiednio kwoty 0,5 tys. zł brutto i 2,1 tys. zł brutto. Przedmiot ww. umów obejmował wsparcie spotkań autorskich. Na podstawie zawartych umów Biblioteka zobowiązana była m.in. do: ekspozycji logo i nazwy firmy Spółki na materiałach promocyjnych, zaproszeniach, dyplomach, informowania o wsparciu udzielonym przez Spółkę w innych niewyszczególnionych wcześniej oficjalnych materiałach przygotowanych w związku realizacją przedmiotu, eksponowania nazwy i logo Spółki w mediach lokalnych, na oficjalnej stronie internetowej Biblioteki oraz w mediach społecznościowych<sup>65</sup>;
- porozumienie o współorganizacji „Morskich Integracyjnych Regat Turystycznych” z 1 kwietnia 2021 r., którego przedmiotem było ustalenie zasad współpracy pomiędzy Fundacją im. Dwighta Eisenhowera jako organizatorem oraz Spółką jako partnerem wspierającym. Przekazane przez Spółkę wsparcie finansowe na ww. cel wyniosło 2 tys. zł. W ramach ww. umowy Spółka zobowiązała się także m.in. do udostępnienia: miejsca z dostępem do mediów dla: reprezentantów mediów, organizatorów i partnerów oraz miejsca z nieodpłatnym dostępem do mediów dzień przed imprezą dla jachtów uczestników i w aktualnym sezonie żeglarskim w wybranych przez organizatora sześciu dniach dla oznakowanego jachtu promującego imprezę. Na podstawie umowy organizator zobowiązał się m.in. do wykonania promocji w mediach tradycyjnych i elektronicznych, z każdorazowym oznaczeniem Spółki, informowania na spotkaniach organizacyjnych oraz z mediami o zaangażowaniu Spółki, wykonania promocji przed oraz w trakcie imprezy, umieszczenia logo Spółki na zewnętrznych materiałach promocyjnych, przygotowania do przeprowadzania wywiadów z przedstawicielami Spółki w trakcie imprezy, umieszczenia logo

<sup>64</sup> Dalej: Biblioteka.

<sup>65</sup> O ile działania związane z realizacją umowy wiązały się z oprawą medialną.

Spółki na stronie internetowej organizatora w sekcji Partner oraz na stronie wydarzenia z przekierowaniem na witrynę internetową wskazaną przez Spółkę. Łączny koszt wydatkowany na ww. cel wyniósł 4,6 tys. zł brutto, w tym w 2019 r. – 0,5 tys. zł i w 2021 r. – 4,1 tys. zł.

(akta kontroli str. 209)

Spółka – celem wypełnienia dyspozycji postanowienia § 8 umowy o zarządzanie, zgodnie z którym zobowiązana był współpracować z właściwymi przedmiotowo wydziałami Urzędu w zakresie sportu i rekreacji oraz promocji miasta – uczestniczyła w organizacji, wspólnie z Kamieńskim Domem Kultury w Kamieniu Pomorskim, wydarzeń kulturalnych obejmujących m.in. Dzień Dziecka na Marinie (1 czerwca 2019 r.); Mikołajki Miejskie na Hali (6 grudnia 2019 r.); Biało – Czerwony Rajd Rowerowy (2 maja 2021 r.); Pierwszy Dzień Wiosny – Wiosenne Porządki (20 marca 2022 r.).

(akta kontroli str. 191, 409)

Prezes Spółki wyjaśnił: *Spółka nie finansowała wydarzeń kulturalnych organizowanych przez Kamieński Dom Kultury, a odbywających się na terenie mariny, w sensie przekazywania środków finansowych, jednakże ponosiła pewne koszty ich organizacji. Marina Spółka z o.o. nieodpłatnie udostępniała teren, którym zarządza, wyznaczała dodatkowych pracowników celem obsługi wydarzenia, udostępniała nieodpłatnie podłączenie do prądu, wystawiała dodatkowe pojemniki na śmieci oraz ponosiła koszt ich zebrania oraz przekazania do utylizacji (...).*

(akta kontroli str. 408)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Plany rozwoju Portu z 11 lutego 2020 r. oraz z 12 kwietnia 2021 r. nie zostały opublikowane na stronie BIP Spółki, natomiast plan rozwoju Portu z 2022 r. został opublikowany na ww. stronie w trakcie kontroli NIK, tj. 22 kwietnia 2022 r., Przepis art. 7 ust. 2a ustawy o portach (obowiązujący od 17 września 2019 r.) stanowi, że podmiot zarządzający portem, w ramach działalności, o której mowa w ust. 1 pkt 2 ustawy, opracowuje w szczególności plan rozwoju portu publikowany na stronie podmiotowej BIP podmiotu zarządzającego.

(akta kontroli str. 155, 388)

Prezes wyjaśnił: *Art. 7 ust. 2a ustawy – wprowadzony został ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw oraz umieszczony jest w Rozdziale 6 ustawy, dotyczącym Zarządzania portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Artykuł ten do innych portów i przystani morskich stosuje się odpowiednio (art. 23 ww. ustawy). Odpowiednie stosowanie przepisów może polegać na ich stosowaniu wprost, z modyfikacjami lub niestosowaniu przepisów w ogóle, po ocenie celu i charakteru spraw, których dotyczą. Brak jest jednocześnie przepisów wykonawczych, wskazujących co oznacza odpowiednie stosowanie przepisów ustawy, wobec czego należy odnosić się zawsze do konkretnych stanów faktycznych. Z uwagi na bezpośredni kontakt e-mailowy i telefoniczny z Głównym Specjalistą Wydziału Transportu Morskiego Departamentu Gospodarki Morskiej, któremu przesłałem plan rozwoju portu morskiego w Kamieniu Pomorskim w roku 2020 oraz 2021, uznałem, iż tym samym wypełniłem obowiązek zawarty w ustawie.*

(akta kontroli str. 190)

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka w ramach działań mających na celu planowanie i prognozowanie rozwoju Portu opracowała plany rozwoju Portu oraz plany rzeczowo – finansowe Spółki na każdy rok objęty kontrolą. Plany rozwoju Portu zawierały elementy składowe



określone w ustawie o portach. W latach 2019-2021 Spółka udzielała zamówień publicznych zgodnie z przepisami ustawy Pzp. Spółka nie posiadała wewnętrznych regulacji dotyczących udzielania zamówień. Cztery zbadane zamówienia służyły realizacji zadań Spółki i były zgodne z przedmiotem jej działalności. W prawidłowy sposób udokumentowano ich realizację. Umowy zawarte w wyniku udzielenia zamówień w wystarczającym stopniu zabezpieczały interesy Spółki oraz zapewniono należyty nadzór nad ich realizacją. Spółka podejmowała działania mające na celu promocję jej działalności oraz Portu.

## OBSZAR

## 2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony

Opis stanu faktycznego

**2.1.** W latach 2019–2022 Spółka w pełni wykorzystywała nieruchomości znajdujące się w granicach administracyjnych Portu, będące w jej władaniu, tj. grunty (o powierzchni od 1,6013 ha w 2018 r. do 2,2205 ha w 2022 r.) oraz budynki (2,917 m<sup>2</sup>).

(akta kontroli str. 50)

W kontrolowanym okresie Spółka nie dokonywała czynności prawnych mających na celu zbycie nieruchomości.

(akta kontroli str. 51)

Spośród umów wymienionych w art. 3 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o portach Spółka zawarła dwie, tj.:

- umowę najmu z 27 kwietnia 2018 r., na mocy której oddała w najem lokal położony przy al. Mistrzów Żeglarstwa 2, o powierzchni 97,85 m<sup>2</sup>, na okres od 27 kwietnia 2018 r. do 27 kwietnia 2021 r. Aneksem nr 2 z 26 marca 2021 r. strony umowy wydłużyły termin jej obowiązywania do 1 marca 2023 r.;
- umowę najmu z 1 stycznia 2022 r., na mocy której oddała w najem pomieszczenie klubowe, znajdujące się w budynku biurowym przy al. Mistrzów Żeglarstwa 2, o powierzchni użytkowej 22,26 m<sup>2</sup> wraz ze znajdującymi się w nim urządzeniami i wyposażeniem na okres jednego roku tj. od 1 stycznia 2022 r. do 31 grudnia 2022 r.

W obu przypadkach nie zaistniały przesłanki warunkujące konieczność uzyskania przez Spółkę zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na ich zawarcie.

(akta kontroli str. 210)

**2.2.** W okresie objętym kontrolą skład infrastruktury portowej określał § 3 pkt 1-5 zarządzenia nr 4 w sprawie infrastruktury portowej. W ewidencji pozabilansowej Spółki ujęto dziewięć elementów składowych ww. infrastruktury<sup>66</sup>, którymi Spółka gospodarowała na podstawie umowy o zarządzanie, tj. stanowisko do odbioru wód zaolejonych i odpadów; nabrzeże remontowe o długości<sup>67</sup> 108,55 m, nabrzeże postojowe o dł. 25,65 m, pomost żeglarski o dł. 88,20 m, pomost rybacki o dł. 48,00 m, nabrzeże oczepowe z wyciągiem łodziowym o dł. 39,20 m, umocnienie brzegowe o dł. 51,20 m<sup>68</sup>; umocnienie brzegowe północny

<sup>66</sup> W ewidencji pozabilansowej Spółki zostały one ujęte jako: odcinek spacerowy (obiekt nr 2 o dł. 160,80 m); odcinek spacerowy (obiekt nr 2 o dł. 113,70 m); basen rybacko-żeglarski o dł. 53,8 m; basen rybacko-żeglarski (pomost o dł. 88,20 m); basen rybacko-żeglarski (pomost o dł. 48,0 m); basen rybacko-żeglarski (nabrzeże o dł. 52,70 m); basen rybacko-żeglarski (nabrzeże o dł. 131,30 m); basen rybacko-żeglarski (umocnienie o dł. 29,90 m); zbiornik na wody zaolejone wraz ze stanowiskiem dla pojemników do odbioru odpadów. Co szerzej opisano w pkt 3.3 wystąpienia.

<sup>67</sup> Dalej: dł.

<sup>68</sup> Według oświadczenia Prezesa łączna długość umocnienia wynosiła 29 m.

odcinek I (część wschodnia) o dł. 127,90 m, umocnienie brzegowe północny odcinek II (część zachodnia) o dł. 107,00 m<sup>69</sup>.

(akta kontroli str. 194, 201-204)

Kolejne elementy infrastruktury portowej obejmujące: falochron osłonowy o dł. 275 m (dwa pomosty pływające); cztery pomosty pływające przylegające do umocnienia brzegowego północnego; pomost główny (równoległy do kładki do Żółcina) wraz z trzema pomostami (łącznie długość pomostów 565 m<sup>70</sup>); pontony do cumowania jednostek pływających (58 szt.)<sup>71</sup>; postumenty zaopatrujące jednostki w prąd i wodę; instalacje oświetlenia; zewnętrzną sieć wodno-kanalizacyjną; światła nawigacyjne (2 szt.) – zostały ujęte<sup>72</sup> jako „Port jachtowy w Kamieniu Pomorskim – Marina” w ewidencji majątku wg KŚT Gminy oraz w księgach rachunkowych Gminy, a ich łączna wartość początkowa określona została na 17 457,98 tys. zł.

(akta kontroli str. 201-204)

W odpowiedzi na pytanie czyją własnością są pozostałe elementy infrastruktury portowej, obejmujące: akwatorium znajdujące się w granicach portu morskiego w Kamieniu Pomorskim; pomost spacerowy o dł. 59,70 m; pirs pasażerski o dł. 59,70 m; nabrzeże barkowe o dł. 256,50 m; nabrzeże zbożowe o dł. 100,50 m; nabrzeże oczepowe wraz ze skrzydełkiem o łącznej dł. 72,00 m; place składowe i manewrowe; oświetlenie portu; rozdzielnice elektryczne zasilania jednostek pływających; zewnętrzna sieć wodno-kanalizacyjna; światła nawigacyjne (2 szt.).

Burmistrz wyjaśnił: *Gmina Kamień Pomorski jest użytkownikiem części działki nr 3/1 obręb ewidencyjny nr 3 miasta Kamień Pomorski stanowiącej grunt pokryty morskimi wodami wewnętrznymi o łącznej powierzchni 4,1919 ha na mocy umowy użytkowania gruntów pokrytych morskimi wodami wewnętrznymi zawartej w dniu 08.10.2013 r. pomiędzy Skarbem Państwa – Ministrem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej a Gminą Kamień Pomorski. Umowa została zawarta na okres 10 lat licząc od daty podpisania. Burmistrz Kamienia Pomorskiego wystąpił w dniu 7 maja 2021 r. do Starosty Kamieńskiego z wnioskiem o sprzedaż na rzecz Gminy Kamień Pomorski za cenę 1 zł działek zabudowanych nabrzeżem oznaczonych numerami 1/11, 1/12, 1/13 obręb nr 2 miasta Kamień Pomorski. Postępowanie w sprawie jest w trakcie realizacji. Gmina Kamień Pomorski na dzień dzisiejszy nie jest właścicielem nieruchomości, na których znajdują się wymienione w zapytaniu elementy składowe infrastruktury portowej, tym samym nie jest właścicielem tych elementów infrastruktury portowej.*

(akta kontroli str. 460-463)

W wyniku badania dokumentacji z przeprowadzonych kontroli okresowych przewidzianych w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane<sup>73</sup> oraz rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych<sup>74</sup> (w okresie objętym kontrolą) wybranych sześciu elementów infrastruktury portowej zarządzanych przez Spółkę<sup>75</sup> ustalono, że:

- wszystkie znajdowały się w dobrym stanie technicznym, umożliwiającym ich dalsze użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem;

<sup>69</sup> Według oświadczenia Prezesa łączna długość nabrzeża wynosiła 274 m.

<sup>70</sup> Według oświadczenia Gminy – 682 m.

<sup>71</sup> Według oświadczenia Spółki – łączna dł. pontonów wynosi 682 m.

<sup>72</sup> Zgodnie z wyjaśnieniami udzielonymi przez Burmistrza Gminy.

<sup>73</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, ze zm.; dalej: Prawo budowlane.

<sup>74</sup> Dz.U. Nr 206, poz.1516; dalej: rozporządzenie w sprawie kontroli morskich budowli.

<sup>75</sup> Badaniem objęto dokumentację: nabrzeża remontowego; nabrzeża postojowego; pomostu żeglarskiego; pomostu rybackiego; nabrzeża oczepowego z wyciągiem łodziowym; umocnienia brzegowego południowego.

- okresowe kontrole (roczne i pięcioletnie), o których mowa w § 63 rozporządzenia w sprawie kontroli morskich budowli były przeprowadzane z wymaganą częstotliwością;
- każdy posiadał odrębną książkę obiektu budowlanego budowli morskiej<sup>76</sup>;
- książki obiektu zawierały wpisy obejmujące dane zawarte w protokołach z przeprowadzonych kontroli rocznych i pięcioletnich.

W wyniku ww. kontroli okresowych wydane zostały zalecenia odnośnie:

- umocnienia brzegowego o dł. 51,20 m (nr inwentarzowy budowli: 6/KAM/b.ż.) dotyczące odmalowania uchwytów cumowniczych<sup>77</sup> oraz obserwacji, czy nie pogłębia się zapadanie płyt Jomb za oczepem<sup>78</sup>;
- nabrzeża postojowego o dł. 25,65 m (nr inwentarzowy budowli: 3/KAM/b.ż.) dotyczące odnowienia powłoki malarskiej elementów stalowych wyposażenia zgodnie z obowiązującymi przepisami<sup>79</sup>;
- pomostu rybackiego o dł. 48 m (nr inwentarzowy budowli: 4/KAM/b.ż.) dotyczące odnowienia powłoki malarskiej elementów stalowych wyposażenia<sup>80</sup>;
- nabrzeża oczepowego z wyciągiem łodziowym o dł. 39,20 m (nr inwentarzowy budowli: 1/KAM/b.ż.) dotyczące wyprostowania uchwytu drabinki wylazowej z wody i uzupełnienia brakujących odbojnic z opon staroużytecznych<sup>81</sup>;
- wymiany szaf metalowych umiejscowionych na nabrzeżu betonowym z uwagi na ich mocne skorodowanie<sup>82</sup>.

(akta kontroli str. 211-225)

W sprawie realizacji zaleceń pokontrolnych Prezes wyjaśnił: *Zalecenia pokontrolne zawarte w protokołach nr 1/KP/2019, 3/KP/2021, 2/KP/2021, 6/KP/2021 zostały zrealizowane niezwłocznie po ich otrzymaniu. Polegały one na pokryciu powłoką malarską wskazanych elementów, wyprostowaniu uchwytu drabinki. Uzupełnianie odbojnic z opon staroużytecznych realizowane jest na bieżąco w miarę pojawiania się takiej potrzeby. Wszystkie te prace wykonują w ramach obowiązków służbowych pracownicy Mariny, stąd spółka nie posiada ani umów ani faktur za wykonanie tych czynności. Wyposażenie typu wałki i pędzle oraz materiały typu farby kupowane są na bieżąco wraz z innymi materiałami (...). Zalecenie wynikające z protokołu nr 1/KP/2021 – obserwacja czy nie pogłębia się zapadanie płyt Jomb za oczepem – realizowane jest na bieżąco. Jednocześnie informuję, że teren ten objęty jest planem rozbudowy portu rybackiego i w bieżącym roku rozpoczną się tam gruntowne roboty budowlane, teren zostanie utwardzony i wykonane będą nowe nawierzchnie.*

(akta kontroli str. 406)

W zakresie przeprowadzania przez Spółkę analiz stanu technicznego posiadanego mienia Prezes wyjaśnił: *Każdego roku dokonywane są przeglądy techniczne pięciu obiektów budowlanych, dwóch biurowych i trzech hangarów, w których przechowywane są jachty. Realizowane są również przeglądy roczne i pięcioletnie obiektów hydrotechnicznych – nabrzeża i pomosty. Ponadto realizowane są roczne przeglądy instalacji elektrycznej znajdującej się na pomostach pływających (...), bieżące przeglądy techniczne posiadanych urządzeń i pojazdów.*

(akta kontroli str. 24-25)

<sup>76</sup> Dalej: książka obiektu.

<sup>77</sup> Zawarte w protokołach: nr 1/Kamień Pomorski/2019 z 2 lipca 2019 i nr 1/Kamień Pomorski/2020 z 4 lipca 2020 r.

<sup>78</sup> Zawarte w protokole nr 1/Kamień Pomorski/2021 z 4 lipca 2021 r. (kontrola 5-letnia).

<sup>79</sup> Zawarte w protokole nr 3/Kamień Pomorski/2021 (kontrola 5-letnia).

<sup>80</sup> Zawarte w protokole nr 2/Kamień Pomorski/2021 z 4 lipca 2021 r. (kontrola 5-letnia).

<sup>81</sup> Zawarte w protokole nr 6/Kamień Pomorski/2021 z 4 lipca 2021 r. (kontrola 5-letnia).

<sup>82</sup> Zawarte w protokole z pomiarów ochronnych Pomiar rezystancji izolacji obwodów RAP – 0054 2019 z 7 maja 2019 r.

W okresie objętym kontrolą Spółka zawarła umowy ubezpieczenia, których przedmiot obejmował m.in.:

- ubezpieczenie budynków lub lokali (mienie znajdujące się przy al. Mistrzów Żeglarstwa 2 w Kamieniu Pomorskim stanowiące budynki mariny sezonowej i maszyny, urządzenia, wyposażenie oraz mienie znajdujące się przy ul. Wilków Morskich 4 w Kamieniu Pomorskim, tj. hangary nr 1, 2 i 3);
- ubezpieczenie budowli (utwardzenie placu, ogrodzenia, odnogi cumownicze, blokady gniazd);
- ubezpieczenie sprzętu elektronicznego (sprzęt stacjonarny - biurowy, uniwersalny, zabezpieczenia - monitoring; telefony komórkowe, sprzęt przenośny, nośniki danych i dane);
- ubezpieczenie szyb i innych przedmiotów od stłuczenia (oszklenia, witraże, lustra, wykładziny w ww. budynkach i hangarach).

(akta kontroli str. 413-446)

Elementy infrastruktury portowej wskazane w ewidencji pozabilansowej Spółki nie zostały objęte ubezpieczeniem.

(akta kontroli str. 413-446)

Prezes wyjaśnił: *W praktyce ubezpieczeniowej, w odniesieniu do elementów infrastrukturalnych, podlegają one ubezpieczeniu (przynajmniej częściowo, w zależności od rodzaju elementów składowych) w sytuacji, gdy ich wiek, jak również zużycie techniczne jest stosunkowo niewielkie, natomiast do inwestycji możliwym jest uzyskanie dokumentacji/specyfikacji, w oparciu o którą możliwe jest uszczegółowienie rodzaju mienia, jego wartości, itp. W odniesieniu do mienia, którego wiek i zużycie jest znaczne, ponadto bez dokumentacji pozwalającej na bliższe określenie składników i wartości mienia tego rodzaju (również w ramach wpisów szczegółowych KŚT), ubezpieczenie nie jest możliwe (odmowy ze strony ubezpieczycieli). Nadmieniam, że infrastruktura wymieniona w zarządzeniu nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2021 r. i przekazana Spółce w zarząd liczy często kilkadziesiąt lat.*

(akta kontroli str. 403)

W odpowiedzi na pytanie, czy elementy infrastruktury (dziewięć) ujęte w ewidencji pozabilansowej Spółki, którymi gospodarowała na podstawie umowy o zarządzanie, zostały objęte ubezpieczeniem przez Gminę Burmistrz wyjaśnił: *Gmina Kamień Pomorski nie objęła ubezpieczeniem elementów infrastruktury portowej (...) ponieważ nie figurują one w ewidencji środków trwałych. Jest to mienie, które istniało już przed inwestycją i zostało przekazane spółce celem realizacji umowy o zarządzanie, zatem znajduje się w jej zarządzie.*

(akta kontroli str. 460-463)

W okresie objętym kontrolą na zlecenie Spółki corocznie wykonywano okresowe badania batymetryczne i sonarowe Basenu Rybackiego oraz Basenu Jachtowego w Kamieniu Pomorskim<sup>83</sup>, które zostały zatwierdzone przez Szefa Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej w Gdyni<sup>84</sup>. W treści badań stwierdzono, że pomiary wykonano zgodnie ze standardem IHO S44 edycja 5: specjalna; na obszarze prac sondażowych nie wykryto obiektów podwodnych. W protokołach zdawczo-odbiorczych<sup>85</sup> stwierdzono, że wykonanie ww. pomiarów zostało zrealizowane zgodnie z obowiązującymi normami, przepisami, warunkami oraz

<sup>83</sup> 5 kwietnia 2019 r., 19 kwietnia 2020 r. oraz 27 kwietnia 2021 r.

<sup>84</sup> 28 maja 2019 r., 24 czerwca 2020 r. oraz 2 lipca 2021 r.

<sup>85</sup> 5 kwietnia 2019 r., 24 czerwca 2020 r. oraz 2 lipca 2021 r.

wiedzą techniczną. Było to zgodne z § 88, § 89 i § 90 rozporządzenia w sprawie kontroli morskich budowli.

Zgodnie z badaniami batymetrycznymi głębokość akwenu portowego w Kamieniu Pomorskim wynosiła około 2 metrów.

(akta kontroli str. 226, 376-377)

Prezes wyjaśnił, że: *Spółka nie realizowała prac pogłębiarskich w okresie objętym kontrolą. Ostatni raz prace takie zostały wykonane w trakcie budowy portu jachtowego w roku 2011. Obecnie Spółka nie planuje przeprowadzenia takich prac, przede wszystkim ze względu na koszty, które należy szacować na ok. 1 mln zł. (...). Ponadto prace pogłębiarskie w marinie zabudowanej już infrastrukturą portową (pale, pomosty, odnogi cumownicze) są bardzo utrudnione i należałoby raczej określić je pracami podczyszczeniowymi. Kolejnym argumentem dla powstrzymania się od pogłębiania obecnego basenu, jest potencjalna możliwość budowy drugiego basenu jachtowego, w którym osiągnięcie bardziej komfortowej głębokości zostanie zrealizowane w trakcie jego budowy, co jest naturalnym biegiem rzeczy.*

(akta kontroli str. 402)

W zakresie zapewnienia wystarczającej dla potrzeb Portu głębokości akwenów portowych Prezes wyjaśnił: *Cały akwen Zalewu Kamieńskiego nie jest dedykowany dla jednostek o zanurzeniu przekraczającym 2 m, ze względu na niewielką głębokość. Podobnie akwen basenu jachtowego z głębokością wynoszącą ok. 2 m nie jest komfortowy dla niektórych jednostek, których zanurzenie sięga 2 m. Z tego powodu od trzech lat, na stronie internetowej Mariny publikowane są szczegółowe dane dotyczące badań batymetrycznych (głębokości) basenu żeglarskiego oraz rybackiego. Dodatkowo na stronie Mariny znajduje się link do danych dot. bezpiecznych zanurzeń, publikowanych przez Urząd Morski.*

(akta kontroli str. 402)

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, Policach, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu (Zacho.2017.3487) – głębokość torów podejściowych od strony północnej i zachodniej określono na 2,7 m, a głębokość toru podejściowego do Basenu Żeglarsko – Rybackiego określono na 2,0 m (§ 4 pkt 1).

**2.3.** W celu zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w Porcie Spółka w 2020 r. opracowała Plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych w Kamieniu Pomorskim<sup>86</sup>, według załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach<sup>87</sup>. Plan zwalczania zagrożeń zawierał informacje dotyczące m.in. obszaru objętego planem, możliwych scenariuszy wystąpienia oraz reagowania na najpoważniejsze zagrożenia i zanieczyszczenia.

Mailiem z 22 października 2020 r. Spółka przesłała ww. Plan do Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej celem jego uzgodnienia. Mailiem zwrotnym z 18 listopada 2020 r. Komenda Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej poinformowała Spółkę o brakujących informacjach w Planie w celu jego uzupełnienia. W trakcie czynności kontrolnych NIK pismami z 27 kwietnia 2022 r. Spółka wystąpiła do Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa

<sup>86</sup> Dalej: Plan zwalczania zagrożeń.

<sup>87</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 118.

w Gdyni oraz do Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Komendanta Państwowej Straży Pożarnej w Szczecinie o uzgodnienie treści Planu zwalczania zagrożeń. Do czasu zakończenia czynności kontrolnych Plan zwalczania zagrożeń nie został przedłożony do zatwierdzenia przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.  
(akta kontroli str. 231-252)

W Spółce w każdym roku objętym kontrolą dokonywany był przegląd gaśnic, ich regeneracja, legalizacja oraz w razie konieczności ich zakup<sup>88</sup>. Ponadto 5 lipca 2021 r. dla pracowników Spółki przeprowadzono szkolenie, w tym także praktyczne, w zakresie ochrony przeciwpożarowej, zorganizowane przez Ochotniczą Straż Pożarną w Lubinie.  
(akta kontroli str. 258)

W okresie objętym kontrolą nie przeprowadzono w Spółce żadnej kontroli w ramach nadzoru przeciwpożarowego sprawowanego przez organy administracji morskiej (Urząd Morski).  
(akta kontroli str. 227)

W latach 2019-2021 w zakresie nadzoru bezpieczeństwa i higieny pracy Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Świnoujściu przeprowadził w Spółce cztery kontrole<sup>89</sup>, w tym jedną sprawdzającą wykonanie zaleceń pokontrolnych. Zakres przedmiotowy trzech kontroli obejmował: kontrolę przestrzegania przepisów określających wymagania higieniczne i zdrowotne w szczególności utrzymania należytego stanu higienicznego nieruchomości, zakładów pracy, instytucji, obiektów i urządzeń użyteczności publicznej oraz osobowego i towarowego transportu morskiego; ocenę przestrzegania obowiązków wynikających z przepisów ustawy z dnia 9 listopada 1995 r. o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu i wyrobów tytoniowych<sup>90</sup>; kontrolę przestrzegania przepisów ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń oraz chorób zakaźnych u ludzi<sup>91</sup> w zakresie zwalczania gryzoni, insektów oraz szkodników; przestrzeganie obowiązujących przepisów przeciwepidemicznych w zakresie reżimu sanitarnego związanego z epidemią COVID-19.

W przypadku dwóch kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości. Jedna z kontroli wykazała ubytki w kasetonach sufitowych oraz zacieki nad urządzeniami chłodniczymi w pomieszczeniach socjalnych. Kontrola sprawdzająca potwierdziła usunięcie ww. uchybień w wyznaczonym terminie.

W okresie objętym kontrolą Państwowa Inspekcja Pracy nie przeprowadzała w Spółce żadnej kontroli.  
(akta kontroli str. 228-230)

Ponadto w sprawie zapewnienia ochrony przeciwpożarowej Prezes wyjaśnił: *zarówno w obiektach mariny technicznej przy ul. Wilków Morskich jak i obiektach kubaturowych mariny sezonowej przy ul. Aleja Mistrzów Żeglarstwa znajdują się ogólnodostępne „Instrukcje postępowania na wypadek pożaru” oraz „Instrukcje przeciwpożarowe ogólne.” (...) obiekty wyposażone są w sprzęt gaśniczy (gaśnice, koce ppoż.) oraz oznakowane drogi ewakuacji. Na terenie mariny technicznej w obiektach kubaturowych dodatkowo znajdują się szkice terenu z zaznaczonymi środkami gaśniczymi, hydrantami oraz głównymi wyłącznikami prądu. Na pomostach pływających również znajdują się punkty z dostępnymi dla wszystkich gaśnicami.*  
(akta kontroli str. 193)

<sup>88</sup> Protokoły powykonawcze konserwacji sprzętu przeciwpożarowego z: 27 czerwca 2019 r., 29 czerwca 2020 r., 30 czerwca 2021 r.,

<sup>89</sup> Protokoły kontroli nr: HPIŻ z 14 sierpnia 2019 r., HK.31.2020 z 27 lipca 2020 r., HK.37.2021 z 21 sierpnia 2020 r., HK.31.2021 z 17 czerwca 2021 r.

<sup>90</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 276.

<sup>91</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 2069, ze zm.

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Spółka w 2019 r. oraz do września 2020 r. nie sporządziła Planu zwalczania zagrożeń. Przepis art. 50a ust. 8 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>92</sup> stanowi, że podmiot zarządzający portem zobowiązany jest do sporządzenia, zgodnie z przepisami o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych.

Ponadto opracowany w październiku 2020 r. Plan zwalczania zagrożeń nie został uzgodniony z Dyrektorem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni i Zachodniopomorskim Wojewódzkim Komendantem Straży Pożarnej w Szczecinie oraz nie został przedłożony do zatwierdzenia przez Dyrektora Urzędu Morskiego. Było to niezgodne z wymogiem art. 23b ust. 1-3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki<sup>93</sup>, który stanowi, że podmiot zarządzający portem, którego działalność może powodować zagrożenie zanieczyszczenia wód portowych, jest obowiązany do opracowania i aktualizacji planu; plan podlega uzgodnieniu z dyrektorem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej; uzgodniony plan zatwierdza, w drodze decyzji, dyrektor urzędu morskiego właściwy dla obszaru położenia portu.

(akta kontroli str. 231-252)

Prezes wyjaśnił: *Spółka nie posiadała planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych, gdyż nie otrzymała wcześniej żadnych wytycznych, brakowało przepisów wykonawczych. Wcześniej plany takie sporządzane były przez podmioty państwowe zarządzające portami morskimi (Urzędy Morskie). W porcie (...) część terenu portu nadal pozostawała i pozostaje dotychczas w administracji Urzędu Morskiego w Szczecinie, w tym ok. 250 m nabrzeża oraz pirs pasażerski o dł. 59,70 m, do których mogą cumować jednostki pływające, znacznie większe niż te wpływające do basenu jachtowego lub rybackiego. Mogło być to powodem niejednoznacznej interpretacji, co skutkowało brakiem opracowania takiego dokumentu przez spółkę. Zwracam uwagę, że pomimo formalnego braku posiadania takiego planu, spółka prawidłowo reagowała na zdarzenia, których plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych dotyczy. Jako przykład prawidłowego działania bez posiadania uzgodnionego planu, może posłużyć sytuacja z dnia 23 lipca 2019 r., miało wtedy miejsce zanieczyszczenie wód portowych, powiadomiono Straż Pożarną, Kapitanat Portu, właściciela jednostki, wykonano inspekcję jednostki pływającej i udokumentowano zanieczyszczenie. Pełniący obowiązki kapitana pracownik Urzędu Morskiego w Dziwnowie nie miał uwag do zrealizowanej procedury i wyraził uznanie za właściwe udokumentowanie zdarzenia. Obecnie w przypadku zaistnienia zdarzenia obsługa Mariny utrzymuje kontakt roboczy z Kapitanatem Portu w Dziwnowie oraz jednostką PSP w Kamieniu Pomorskim.*

*Opracowany w październiku 2020 r. plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych został niezwłocznie przesłany celem uzgodnienia do odpowiednich służb. Przekazane przez służby uwagi co do trybu uzgadniania a także zaistniała sytuacja pandemiczna spowodowały, że proces uzgadniania został znacznie wydłużony i realizowany jest do dzisiaj. Obecnie zarówno Straż Pożarna jak i Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa faktycznie zaakceptowały plan przesłany przez spółkę (wynika z treści przesłanych e-maili), tym niemniej formalne przekazywanie dokumentów, nanoszenie poprawek, uzgadnianie jest bardzo czasochłonne i trwa nadal. Z uwagi*

<sup>92</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 457, ze zm.

<sup>93</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1955, ze zm.

*na fakt, że spółka nie posiada własnych sił i środków reagowania na zagrożenia i zanieczyszczenie wód, działania będą polegały wyłącznie na przekazywaniu informacji właściwym służbom, zgodnie z procedurą określoną w planie. Procedura ta, realizowana była także w warunkach braku planu (...) jak i w warunkach posiadania planu formalnie nie uzgodnionego. Zatem nawet formalny brak dokumentu, nie spowodował realnego zagrożenia polegającego na braku prawidłowego działania spółki, w sytuacji zaistnienia zanieczyszczenia wód.*

(akta kontroli str. 379-380)

#### OCENA CZĄSTKOWA

W okresie objętym kontrolą obszar nieruchomości znajdujących się w granicach administracyjnych Portu, którym władała Spółka powiększył się z 1,6013 ha w 2018 r. do 2,2205 ha w 2022 r. Spółka w pełni wykorzystywała nieruchomości znajdujące się w jej zarządzie. Infrastruktura portowa zarządzana przez Spółkę utrzymywana była w odpowiednim stanie technicznym, pozwalającym na jej dalsze użytkowanie. Dla każdego z badanych elementów ww. infrastruktury portowej prowadzona była odrębna książka obiektu budowlanego budowli morskiej, w której dokonywano wpisy dotyczące m.in. przeprowadzonych kontroli rocznych i pięcioletnich. W okresie od stycznia 2019 r. do września 2020 r. Spółka nie posiadała Planu zwalczania zagrożeń dla wód portowych. Opracowany w październiku 2020 r. Plan zwalczania zagrożeń do czasu zakończenia czynności kontrolnych NIK nie posiadał wymaganych uzgodnień oraz nie został zatwierdzony przez Urząd Morski.

#### OBSZAR

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

#### Opis stanu faktycznego

**3.1.** Od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2021 r. łączna wartość aktywów Spółki<sup>94</sup> zwiększyła się o 129% z 572,68 tys. zł do 1 313,44 tys. zł. W tym samym okresie kapitał własny zwiększył się o 50% z 369,87 tys. zł do 556,06 tys. zł.

Wartość zobowiązań i rezerw na zobowiązania zwiększyła się z 202,81 tys. zł w 2019 r. do 757,38 tys. zł (do 31 marca 2022 r.).

Według stanu na 31 grudnia 2019 r. wartość majątku trwałego Portu wyniosła 529,65 tys. zł. Według stanu na 31 grudnia 2020 r. i 2021 r. oraz 31 marca 2022 r. pozostawała na niezmienionym poziomie i wyniosła 559,15 tys. zł.

Wartość uzyskanych przychodów Spółki wyniosła ogółem: 1 136,88 tys. zł (w 2019 r.<sup>95</sup>), 1 442,07 tys. zł (w 2020 r.<sup>96</sup>), 1 408,63 tys. zł (w 2021 r.<sup>97</sup>) oraz 268,22 tys. zł (do 31 marca 2022 r.<sup>98</sup>).

W zakresie pobierania przez Spółkę opłat portowych, w tym tonażowych, przystaniowych oraz pasażerskich Prezes wyjaśnił: *Spółka, zgodnie z umową o zarządzanie portem morskim, zawartą 02.01.2012 r., przygotowuje projekt cennika usług portowych a następnie, po uchwaleniu przez Radę Miejską stosuje cennik w stosunku do podmiotów korzystających z infrastruktury portowej, w której to opłacie zawarte są zarówno opłaty tonażowe jak i przystaniowe. Jest to realizowane od początku funkcjonowania spółki. Jako port jachtowy, spółka nie zarządza infrastrukturą*

<sup>94</sup> W tym aktywów trwałych oraz aktywów obrotowych.

<sup>95</sup> 80,62 tys. zł z tytułu dzierżawy i najmu oraz 1 056,26 tys. zł z tytułu opłat za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej (w tym opłat portowych: tonażowych i przystaniowych).

<sup>96</sup> 75,36 tys. zł z tytułu dzierżawy i najmu oraz 1 366,71 tys. zł z tytułu opłat za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej (w tym opłat portowych: tonażowych i przystaniowych).

<sup>97</sup> 76,83 tys. zł z tytułu dzierżawy i najmu oraz 1 331,80 tys. zł z tytułu opłat za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej (w tym opłat portowych: tonażowych i przystaniowych).

<sup>98</sup> 21,55 zł z tytułu dzierżawy i najmu oraz 246,67 zł z tytułu opłat za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej (w tym opłat portowych: tonażowych i przystaniowych).



umożliwiająca przyjmowanie statków pasażerskich, nie istnieje zatem konieczność oraz podstawa do naliczania opłat pasażerskich.

(akta kontroli str. 41-43, 45, 305)

Wartość ponoszonych kosztów zwiększała się rok do roku, tj.: 1 080,08 tys. zł (w 2019 r.), 1 335,67 tys. zł (w 2020 r.) oraz 1 465,14 tys. zł (w 2021 r.).

Łączna wartość wynagrodzeń w latach 2019-2021 (wg stanu na 31 grudnia) wyniosła 1 711,57 tys. zł, w tym w 2019 r. 458,16 tys. zł, w 2020 r. 510,95 tys. zł, w 2021 r. 708,26 tys. zł.

Struktura i wielkość zatrudnienia w Spółce przez cały okres objęty kontrolą nie zmieniła się. W Spółce zatrudnionych było 10 osób<sup>99</sup>. Ponadto Spółka zawarła stałe umowy zlecenia na obsługę informatyczną, księgową i prawną.

(akta kontroli str. 41, 88, 92, 124, 128, 257, 370-371, 373)

Wskaźniki ekonomiczne osiągnięte przez Spółkę były następujące:

- wskaźnik nadwyżki finansowej wynosił odpowiednio: 106,66 tys. zł (w 2019 r.); 186,96 tys. zł (w 2020 r.) oraz 93,15 tys. zł (w 2021 r.);
- wskaźnik produktywności majątku zmniejszył się w 2020 r. w porównaniu do 2019 r. (z 199,57 do 111,52) oraz wzrósł w 2021 r. (do 115,45);
- stopa zadłużenia aktywów w latach 2020-2021 utrzymywała się na poziomie, od 0,58 (w 2021 r.) do 0,62 (w 2020 r.);
- stopień zużycia majątku trwałego wynosił w 2019 r. 0,43. W latach 2020 - 2021 r. wskaźnik ten wzrósł odpowiednio do: 0,49 oraz 0,57;
- wskaźnik ogólnej oceny finansowej wynosił 0,88 w 2019 r., 1,32 w 2020 r. oraz 1,13 w 2021 r.

(akta kontroli str. 41-43, 45)

**3.2.** W latach 2019-2021 Spółka osiągała<sup>100</sup> zyski w kwotach: 62,81 tys. zł, 139,97 tys. zł oraz 46,23 tys. zł. Wskaźnik Spółki w zakresie bieżącej płynności finansowej wynosił: 4,48 (w 2019 r.), 14,97 (w 2020 r.) oraz 14,99 (w 2021 r.).

Zgodnie ze sprawozdaniami Zarządu z działalności Spółki<sup>101</sup> jej sytuacja finansowa została określona jako dobra z prognozą osiągnięcia zysku w kolejnych latach.

(akta kontroli str. 41-42, 93, 129)

W sprawie korzystania z rządowych instrumentów wsparcia w okresie pandemii COVID-19 Prezes wyjaśnił, że: *Spółka skorzystała ze wsparcia w 2020 r. w wysokości 5 tys. zł z tytułu tarczy covidowej – pożyczka na pokrycie bieżących kosztów prowadzenia działalności gospodarczej mikroprzedsiębiorcy przyznawanej na podstawie art. 15zzd ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych*<sup>102</sup>.

(akta kontroli str. 27, 294)

**3.3.** Zgodnie z załącznikiem nr 1 do umowy o zarządzanie (z 2012 r.) Gmina przekazała Spółce dziewięć elementów infrastruktury portowej w postaci: odcinka spacerowego (obiekt nr 2 o dł. 160,80 m); odcinka spacerowego (obiekt nr 2 o dł. 113,70 m); basenu rybacko-żeglarskiego o dł. 53,8 m; basenu rybacko-żeglarskiego (pomost o dł. 88,20 m); basenu rybacko-żeglarskiego (pomost o dł. 48,0 m); basenu rybacko-żeglarskiego (nabrzeże o dł. 52,70 m); basenu rybacko-żeglarskiego (nabrzeże o dł. 131,30 m); basenu rybacko-żeglarskiego (umocnienie o dł.

<sup>99</sup> Dziewięć etatów i Prezes Spółki. Ponadto sezonowo zatrudniano w Spółce jednego dozorcę na umowę zlecenia.

<sup>100</sup> Zgodnie z rachunkami zysków i strat.

<sup>101</sup> Za 2019 r. i 2020 r.

<sup>102</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 2095, ze zm.

29,90 m); zbiornika na wody zaolejone wraz ze stanowiskiem dla pojemników do odbioru odpadów.

Przedmiotowe składniki majątku nie zostały ujęte w księgach rachunkowych ani w ewidencji majątku Spółki według Klasyfikacji Środków Trwałych<sup>103</sup>; zostały wykazane w ewidencji pozabilansowej Spółki. Ich wartość wynosiła 4 523,22 tys. zł. Ww. elementy infrastruktury portowej - jak wyjaśnił Burmistrz - nie zostały ujęte także w księgach rachunkowych ani ewidencji środków trwałych Gminy.

(akta kontroli str. 68-75, 194-196, 201-204, 300)

Zadanie inwestycyjne „Przebudowa portu rybackiego”, będące w trakcie realizacji, zostało ujęte jako środki trwałe w budowie na koncie zespołu „080”, zgodnie z załącznikiem nr 1 do Polityki rachunkowości<sup>104</sup> (w sprawie Planu kont).

(akta kontroli str. 302, 309, 346)

Żaden z przekazanych Spółce przez Gminę, zgodnie z załącznikiem nr 1 do umowy o zarządzanie, elementów infrastruktury portowej nie został ujęty w przeprowadzonej 20 grudnia 2019 r. przez Spółkę inwentaryzacji dokonanej spisem z natury rzeczowych składników majątkowych.

(akta kontroli str. 295-299, 307-308)

W sprawie niewykorzystania obiektów / urządzeń będących środkami trwałymi z powodu złego stanu technicznego Prezes wyjaśnił, że w Spółce nie znajdują się takie obiekty / urządzenia.

(akta kontroli str. 294)

W kwestii istnienia na terenie Portu obiektów, urządzeń i instalacji nie nadających się do eksploatacji Prezes wyjaśnił: *Na terenie portu znajdują się dwa obiekty przeznaczone do rozbiórki ze względu na stan techniczny, są to dwa budynki niepodpiwniczone, dwukondygnacyjne znajdujące się na działkach 10/1 i 10/2 obręb 2. Obiekty te nie znajdują się w zarządzie spółki, stanowią własność Gminy Kamień Pomorski.*

(akta kontroli str. 26)

**3.4.** Spółka wydatkowała uzyskane przychody na cele określone w art. 9 ust. 2 ustawy o portach. W latach 2019-2021 poniosła koszty działalności operacyjnej w wysokości odpowiednio: 1 070,99 tys. zł; 1 293,31 tys. zł oraz 1 432,20 tys. zł, w tym koszty według rodzajów wyniosły:

- amortyzacja – 43,86 tys. zł, 46,99 tys. zł oraz 46,93 tys. zł,
- zużycie materiałów i energii – 127,74 tys. zł, 175,36 tys. zł oraz 178,56 tys. zł,
- usługi obce – 395,70 tys. zł, 508,44 tys. zł oraz 454,05 tys. zł,
- podatki i opłaty – 70,19 tys. zł, 60,67 tys. zł oraz 62,61 tys. zł,
- wynagrodzenia – 458,16 tys. zł<sup>105</sup>, 510,95 tys. zł<sup>106</sup> oraz 708,26 tys. zł<sup>107</sup>,
- ubezpieczenia i inne świadczenia<sup>108</sup> - 72,31 tys. zł, 82,37 tys. zł oraz 110,06 tys. zł,
- pozostałe koszty rodzajowe<sup>109</sup> - 23,02 tys. zł, 17,52 tys. zł oraz 24,73 tys. zł.

(akta kontroli str. 41, 90-92, 126-128, 372-374)

W przedmiocie pokrywania przychodami generowanymi z działalności Spółki wszystkich potrzeb związanych z utrzymaniem infrastruktury portowej, a także

<sup>103</sup> Dalej: KŚT.

<sup>104</sup> Przyjętej zarządzeniem Prezesa Zarządu Marina Kamień Pomorski Sp. z o.o. w sprawie przyjęcia polityki rachunkowości z 31 grudnia 2011 r.

<sup>105</sup> W tym: Prezesa Zarządu 120 tys. zł, Rady Nadzorczej 26,02 tys. zł, pracowników 312,14 tys. zł.

<sup>106</sup> W tym: Prezesa Zarządu 109 tys. zł, Rady Nadzorczej 34,20 tys. zł, pracowników 367,75 tys. zł.

<sup>107</sup> W tym: Prezesa Zarządu 153 tys. zł, Rady Nadzorczej 42 tys. zł, pracowników 513,26 tys. zł.

<sup>108</sup> Do kosztów zaliczono m.in.: odzież ochronną, środki ochrony.

<sup>109</sup> Do kosztów zaliczono m.in.: ubezpieczenia majątkowe i odpowiedzialności cywilnej.

dotyczących jej budowy, rozbudowy czy modernizacji Prezes wyjaśnił: *Jako zarządzający zobowiązany jestem przedstawiać takie propozycje opłat, które zapewnią utrzymanie portu morskiego. W mojej ocenie przychody generowane z działalności spółki pokrywają potrzeby związane z utrzymaniem infrastruktury portowej oraz jej modernizacji, natomiast w zakresie budowy i rozbudowy koniecznym wydaje się wsparcie Gminy, z uwagi na znaczne koszty takich inwestycji a jednocześnie dostosowanie opłat portowych do sytuacji zapewnienia konkurencyjności w stosunku do innych portów jachtowych.*

(akta kontroli str. 305)

W okresie objętym kontrolą Gmina nie dokapitalizowała Spółki.

(akta kontroli str. 294)

**3.5. Zasady wynagradzania Prezesa Zarządu oraz członków Rady Nadzorczej Spółki zostały określone w uchwale nr 9 z 29 czerwca 2017 r. Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Wspólników Spółki w sprawie zasad kształtowania wynagrodzenia Prezesa Zarządu Spółki i członków Rady Nadzorczej<sup>110</sup>. W oparciu o ww. zasady Rada Nadzorcza zawarła z Prezesem umowę o świadczenie usług w zakresie zarządzania<sup>111</sup>. Zgodnie z umową Prezesowi przysługiwało wynagrodzenie całkowite, które składało się z wynagrodzenia stałego oraz zmiennego. Od 2 lipca 2021 r.<sup>112</sup> wynagrodzenie stałe dla Prezesa wynosiło 12 tys. zł brutto miesięcznie. Kwota stanowiła 2,7 podstawy wymiaru i mieściła się w przedziale pomiędzy jednokrotnością a trzykrotnością podstawy wymiaru<sup>113</sup>. W latach 2019-2021 podstawa wymiaru wynosiła 4 403,78 zł<sup>114</sup>. Część stała wynagrodzenia została ustalona zgodnie z art. 4 ust. 2 pkt 1 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach z uwzględnieniem skali działalności Spółki.**

Wynagrodzenie zmienne było uzależnione od poziomu realizacji celów zarządczych i nie mogło przekroczyć dwukrotności miesięcznego wynagrodzenia stałego brutto na podstawie uchwał Rady Nadzorczej Spółki<sup>115</sup>.

W latach 2019-2021 Prezesowi Zarządu trzykrotnie wypłacono wynagrodzenie zmienne w wysokości dwukrotności miesięcznego wynagrodzenia stałego brutto za lata 2018-2020 po stwierdzeniu realizacji wszystkich ustalonych celów zarządczych<sup>116</sup>, zatwierdzeniu sprawozdań Zarządu z działalności Spółki

<sup>110</sup> Zmieniana uchwałami Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki: nr 1/05/2019 z 20 maja 2019 r., nr 1/02/2020 z 3 lutego 2020 r., nr 1/06/2020 z 30 czerwca 2020 r. oraz nr 2/05/2021 z 21 maja 2021 r. w sprawie zasad kształtowania wynagrodzenia Prezesa Zarządu Spółki i członków Rady Nadzorczej; dalej: uchwała w sprawie zasad wynagradzania.

<sup>111</sup> Z 30 czerwca 2018 r.; dalej: umowa o świadczenie usług.

<sup>112</sup> Na podstawie uchwały nr 2/05/2021 z 21 maja 2021 r. Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki w sprawie zasad kształtowania wynagrodzenia Prezesa Zarządu Spółki przyznano Prezesowi dodatkowe wynagrodzenie powiększające wynagrodzenie stałe w wysokości 3 tys. zł na czas realizacji inwestycji „Przebudowa portu rybackiego wraz z drogą dojazdową do obiektów rybackich położonych w Kamieniu Pomorskim przy ul. Wilków Morskich”. W okresie od 1 lipca 2018 r. do 30 czerwca 2020 r. oraz od 1 lipca 2020 r. do 1 lipca 2021 r. wynagrodzenie stałe dla Prezesa wynosiło odpowiednio: 8 i 9 tys. zł brutto miesięcznie.

<sup>113</sup> Według art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach przez podstawę wymiaru należało rozumieć wysokość przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa GUS.

<sup>114</sup> Na podstawie przepisów art. 31 ustawy z dnia 20 lutego 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2020 (Dz. U. poz. 278), art. 22 ustawy z dnia 9 listopada 2018 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 (Dz. U. poz. 2435 ze zm.) oraz art. 15 ustawy z dnia 19 listopada 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2021 (Dz. U. poz. 2400 ze zm.), według których w latach 2019-2021 podstawę wymiaru, o której mowa w art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach, stanowi przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale 2016 r. Obwieszczenie Prezesa GUS (Dz. Urz. GUS z 2017 r. poz. 3).

<sup>115</sup> Nr 5/06/2019 z 24 czerwca 2019 r., nr 2/03/2020 z 23 marca 2020 r. oraz nr 1/05/2021 z 21 maja 2021 r. w sprawie ustalenia zasad przyznawania wynagrodzenia zmiennego dla Prezesa Zarządu, na podstawie których ustalono wagi dla celów zarządczych oraz uchwałami: nr 1/08/2019 r. z 29 sierpnia 2019 r., nr 4/06/2020 z 30 czerwca 2020 r. oraz nr 1/07/2021 z 1 lipca 2021 r. w sprawie przyznania wynagrodzenia zmiennego dla Prezesa Zarządu za 2018 r., 2019 r. i 2020 r.

<sup>116</sup> Raporty z wykonania celów zarządczych z: 27 czerwca 2019 r., 30 czerwca 2020 r. oraz 30 czerwca 2021 r.

i sprawozdań finansowych Spółki za ubiegłe lata obrotowe oraz udzielenia Prezesowi absolutorium z wykonania obowiązków przez Zgromadzenie Wspólników. Sposób ustalenia i wypłaty części zmiennej wynagrodzenia nie naruszał przepisów art. 4 ust. 5 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach.

Z tytułu przestrzegania obowiązku zachowania poufności w okresie trwania umowy i po jej zakończeniu Prezesowi nie przysługiwało dodatkowe wynagrodzenie lub odszkodowanie. W razie rozwiązania umowy w związku z zaprzestaniem pełnienia funkcji z jakichkolwiek innych przyczyn niż naruszenie przez Prezesa podstawowych obowiązków wynikających z umowy Prezesowi przysługiwała odprawa w wysokości trzykrotności wynagrodzenia stałego<sup>117</sup>.

Umowa zawarta z Prezesem Zarządu przewidywała możliwość korzystania przez niego w zakresie niezbędnym do wykonywania usług z urządzeń technicznych i zasobów stanowiących mienie Spółki w postaci: pomieszczeń biurowych wraz z wyposażeniem, telefonu komórkowego, komputera przenośnego wraz z oprogramowaniem i niezbędnym dodatkowym wyposażeniem. Prezes nie posiadał i nie korzystał z samochodu służbowego.

Powyższe warunki umowy nie naruszały przepisów art. 5, 6 i 7 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach.

(akta kontroli str. 253-257)

W okresie objętym kontrolą zasady wynagradzania członków Rady Nadzorczej określono w uchwałach Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki, tj.:

- nr 9 z 29 czerwca 2017 r., zgodnie z którą członkowi Rady Nadzorczej przysługiwało wynagrodzenie miesięczne w wysokości 0,6 tys. zł brutto, przewodniczącemu - 1 tys. zł brutto;
- nr 9 z 30 czerwca 2020 r., zgodnie z którą członkowi Rady Nadzorczej przysługiwało wynagrodzenie miesięczne w wysokości 1 tys. zł brutto, przewodniczącemu - 1,5 tys. zł brutto.

Wynagrodzenia członków Rady Nadzorczej w latach 2019-2021 nie przekraczały 0,5-krotności podstawy wymiaru zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o wynagrodzeniach w spółkach.

(akta kontroli str. 256-257)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. Dziewięć elementów infrastruktury portowej<sup>118</sup> o łącznej wartości 4 523,22 tys. zł, przekazanych przez Gminę Spółce w roku 2012, zgodnie z załącznikiem nr 1 do umowy o zarządzanie, nie zostały ujęte w księgach rachunkowych ani w ewidencji majątku wg KŚT Spółki. Ww. składniki majątku zostały wykazane w ewidencji pozabilansowej Spółki. Oznacza to, że księgi rachunkowe Spółki nie odzwierciedlały stanu rzeczywistego, a aktywa trwałe o wartości 4 523,22 tys. zł nie były wykazywane w bilansach Spółki za lata 2019-2021. Sprawozdania finansowe nie przedstawiały rzetelnie informacji o stanie majątkowym Spółki. Powyższe naruszało przepisy art. 4 ust.1, art. 24 ust. 1 i 2 i art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>119</sup>.

(akta kontroli str. 68-75, 194-196, 201-204, 300)

<sup>117</sup> Odprawa nie przysługiwała w przypadku powołania Prezesa na kolejną kadencję Zarządu.

<sup>118</sup> W postaci: odcinka spacerowego o dł.160,80 m; odcinka spacerowego o dł. 113,70 m; basenu rybacko-żeglarskiego o dł. 53,8 m; basenu rybacko-żeglarskiego (pomost o dł. 88,20 m); basenu rybacko-żeglarskiego (pomost o dł. 48,0 m); basenu rybacko-żeglarskiego (nabrże o dł. 52,70 m); basenu rybacko-żeglarskiego (nabrże o dł. 131,30 m); basenu rybacko-żeglarskiego (umocnienie o dł. 29,90 m); zbiornika na wody zaolejone wraz ze stanowiskiem dla pojemników do odbioru odpadów.

<sup>119</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 217 ze zm.; dalej: ustawa o rachunkowości.

Prezes wyjaśnił: *Przekazane Spółce przez Gminę elementy infrastruktury portowej, wymienione w załączniku nr 1 do umowy o zarządzanie portem, przekazane zostały w roku 2012 i nie jest mi znany powód, dla którego nie zostały one ujęte w księgach rachunkowych ani w ewidencji Klasyfikacji Środków Trwałych, tylko wykazane w ewidencji pozabilansowej spółki.*

(akta kontroli str. 306)

2. Żaden z przekazanych Spółce przez Gminę, zgodnie z załącznikiem nr 1 do umowy o zarządzanie, elementów infrastruktury portowej<sup>120</sup> nie został objęty przeprowadzoną przez Spółkę w 2019 r. inwentaryzacją w drodze spisu z natury rzeczowych składników majątkowych.

Zgodnie z art. 26 ust. 1 pkt 1 ustawy o rachunkowości jednostki przeprowadzają na ostatni dzień każdego roku obrotowego inwentaryzację środków trwałych - drogą spisu ich ilości z natury, wyceny tych ilości, porównania wartości z danymi ksiąg rachunkowych oraz wyjaśnienia i rozliczenia ewentualnych różnic<sup>121</sup>. Zgodnie z art. 26 ust. 2 ww. ustawy inwentaryzacją drogą spisu z natury obejmuje się również znajdujące się w jednostce składniki aktywów, będące własnością innych jednostek, powierzone jej do używania, powiadamiając te jednostki o wynikach spisu.

(akta kontroli str. 295-300, 307-308)

Prezes wyjaśnił: *Spółka nie inwentaryzowała środków trwałych znajdujących się w ewidencji pozabilansowej, gdyż nie stanowiły one dla spółki ani składnika aktywów, ani pasywów. W momencie przekazania, w roku 2012, były jedynie spisane w formie papierowej (załącznik nr 1), która została określona jako ewidencja pozabilansowa. Powyższe środki trwałe nie zostały wówczas zaewidencjonowane w systemie finansowo-księgowym (...), a tym samym w momencie zmiany biura rachunkowego, w 2015 r., nie widniały na przekazywanych zestawieniach sald i obrotów. Nie są mi znane powody i okoliczności takiego formalnego przekazania mienia.*

(akta kontroli str. 366)

#### OCENA CZĄSTKOWA

W latach 2019-2021 wyniki finansowe Spółki wykazały zyski, a wskaźnik Spółki w zakresie bieżącej płynności finansowej zwiększał się rok do roku. Spółka osiągała zakładane wyniki finansowe oraz zachowywała płynność finansową.

Wynagrodzenia Prezesa i członków Rady Nadzorczej zostały określone i wypłacone zgodnie z przepisami ustawy o wynagrodzeniach w spółkach.

Uzyskiwane przez Spółkę przychody wydatkowane na cele zgodne z ustawą o portach. Przychody generowane z działalności Spółki pokrywały potrzeby związane z utrzymaniem infrastruktury portowej.

Żaden z dziewięciu elementów infrastruktury portowej, przekazanych Spółce przez Gminę, określonych w załączniku nr 1 do umowy o zarządzanie, nie został ujęty w ewidencji księgowej Spółki, ewidencji majątku Spółki ani w przeprowadzonej przez Spółkę w 2019 r. inwentaryzacji środków trwałych.

## 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 wnioski:

<sup>120</sup> W postaci: odcinka spacerowego o dł. 160,80 m; odcinka spacerowego o dł. 113,70 m; basenu rybacko-żeglarskiego o dł. 53,8 m; basenu rybacko-żeglarskiego (pomost o dł. 88,20 m); basenu rybacko-żeglarskiego (pomost o dł. 48,0 m); basenu rybacko-żeglarskiego (nabrzeże o dł. 52,70 m); basenu rybacko-żeglarskiego (nabrzeże o dł. 131,30 m); basenu rybacko-żeglarskiego (umocnienie o dł. 29,90 m); zbiornika na wody zaolejone wraz ze stanowiskiem dla pojemników do odbioru odpadów.

<sup>121</sup> Według art. 26 ust. 3 ustawy o rachunkowości termin i częstotliwość inwentaryzacji uważa się za dotrzymane, jeżeli inwentaryzację nieruchomości zaliczonych do środków trwałych przeprowadzono raz w ciągu 4 lat.

- Wnioski
1. Uzgodnienie Planu zwalczania zagrożeń z właściwymi organami oraz przedłożenie go do zatwierdzenia Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie.
  2. Ujęcie w księgach rachunkowych oraz w ewidencji majątku Spółki przekazanych jej przez Gminę elementów infrastruktury portowej.
  3. Objęcie czynnościami inwentaryzacyjnymi na 31 grudnia 2022 r. przekazanych Spółce elementów infrastruktury portowej.

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 realizacji  
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.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Szczecinie

Kontroler / Koordynator

Dyrektor

Sylwia Krawczyk  
Główny specjalista kontroli państwowej

.....  
*podpis*

.....  
*podpis*