



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku

Urząd Miasta Puck
2022-06-29, 6857/2022
306354
Sporządził: Błzowska Agnieszka

LGD.410.006.01.2022

Pani
Hanna Maria Pruchniewska
Burmistrz Miasta Pucka

Urząd Miasta Puck
ul. 1 Maja 13
84-100 Puck

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Puck, ul. 1 Maja 13, 84-100 Puck (dalej: „Urząd”)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pani Hanna Maria Pruchniewska, Burmistrz Miasta Pucka od 17 listopada 2018 r. (dalej: „Pani Burmistrz”)
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.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontroler	Renata Jabłonowska, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/53/2022 z 11 kwietnia 2022 r. oraz nr LGD/65/2022 z 5 maja 2022 r. (akta kontroli str. 1-6)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W Gminie Miasta Puck (dalej: „Gmina”, „Miasto”) prawidłowo realizowano i nadzorowano rozwój portu morskiego w Pucku (dalej: „Port”), mimo, że nie sporządzano planu rozwoju portu o jakim mowa w art. 7 ust. 2 a ustawy o portach morskich³. Podejmowano działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promowano taką działalność. Zbadane cztery zamówienia publiczne były zrealizowane zgodnie z przepisami upzp⁴ i wewnętrznymi procedurami Urzędu. Stwierdzono nieprawidłowość polegającą na nierzetelnym powierzeniu części zadań wynikających z art. 7 ust. 1 ustawy o portach morskich Miejskiemu Ośrodkowi Kultury, Sportu i Rekreacji w Pucku (dalej: „MOKSiR”) – jednostce organizacyjnej Gminy.

Skontrolowana dokumentacja dwóch obiektów wykazała, że były utrzymane w należytym stanie technicznym. W przypadku jednego z obiektów nie przeprowadzono wymaganych art. 62 Prawa budowlanego⁵ okresowych kontroli ich stanu technicznego. Dla analizowanych obiektów prowadzono książki obiektu budowlanego, ale jedna z nich była prowadzona nierzetelnie. Zachowywano

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

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

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

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

⁵ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 ze zm.) – dalej: „Prawo budowlane”.

podstawowe wymogi ochrony przeciwpożarowej oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, jednak nie sporządzono:

- planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych, wbrew wymogom art. 50a ust. 8 pkt 1 ustawy o obszarach morskich RP⁶,
- planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków, wbrew wymogom art. 9 ust. 1 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów⁷.

Gospodarka finansowo-księgowa Portu była prowadzona prawidłowo (poza jednym przypadkiem). Stwierdzono nieprawidłowość polegającą na ujęciu w księgach rachunkowych Urzędu jednego obiektu⁸ niezgodnie z art. 24 ust. 1 ustawy o rachunkowości⁹. Skutkowało to zawyżeniem:

- wartości aktywów trwałych wykazywanych w bilansie Urzędu za 2019 r. o 42,2 tys. zł, za 2020 r. - 40,6 tys. zł oraz za 2021 r.- 39,0 tys. zł,
- kosztów amortyzacji wykazywanych w rachunku zysków i strat Urzędu za 2019 r. o 1,6 tys. zł, za 2020 r. - 1,6 tys. zł oraz za 2021 r.- 1,6 tys. zł.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowe¹⁰ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Planowanie, realizowanie i nadzorowanie rozwoju portu morskiego

Opis stanu faktycznego

1. Na podstawie art. 25 ust. 1 ustawy o portach morskich zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego Portem wykonywała Gmina.

Pani Burmistrz wyjaśniła, że zadania określone w art. 7 ust. 1 ustawy o portach morskich były wykonywane przez Urząd oraz jednostkę organizacyjną Gminy – MOKSiR. W Urzędzie nie wyodrębniono jednostki oraz nie wyznaczono pracowników zajmujących się wyłącznie realizacją zadań Gminy wynikających z ustawy o portach morskich. MOKSiR funkcjonujący w formie zakładu budżetowego został utworzony w Pucku z dniem 1 października 1975 r. w celu realizacji części zadań własnych Gminy, w tym między innymi zadań wynikających z ustawy o portach morskich, związanych z funkcjonowaniem portu rybackiego i jachtowego.

Z wyjaśnień wynika również, że w celu efektywnego wykonywania zadań Miasta o charakterze użyteczności publicznej Rada Miasta Puck Uchwałą nr XII/3/2019 z 12 lipca 2019 r. wyraziła zgodę na utworzenie jednoosobowej spółki z ograniczoną odpowiedzialnością Gminy pod firmą Invest Puck Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Pucku (dalej: „Spółka Invest Puck”). Przedmiot działalności spółki to m.in. budowanie, remontowanie, zarządzanie, administrowanie oraz utrzymywanie portów oraz mienia Miasta celem umożliwienia miastu zaspakajania zbiorowych potrzeb mieszkańców m.in. w zakresie zadań miasta związanych z zarządzaniem portami. W oparciu o ww. uchwałę 1 sierpnia 2019 r. została utworzona Spółka Invest Puck. W dniu 05 grudnia 2019 r. Rada Miasta Puck podjęła

⁶ Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 457 ze zm. – dalej: „ustawa o obszarach morskich RP”).

⁷ Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1344) – dalej: „ustawa o portowych urządzeniach do odbioru odpadów”.

⁸ „Molo nad hangarami żeglarskimi w porcie jachtowym”.

⁹ Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 217 ze zm.) – dalej: „ustawa o rachunkowości”.

¹⁰ 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.

Uchwałę nr XVII/5/2019 w sprawie powierzenia Spółce Invest Puck zadania własnego Gminy m.in. w zakresie projektu „Rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich” – ETAP I. Na podstawie ww. uchwały 3 stycznia 2020 r. pomiędzy Gminą a Spółką Invest Puck zawarta została umowa wykonawcza, określająca m.in. zakres powierzonych zadań w zakresie ww. projektu – zarówno na etapie inwestycyjnym jak i etapie eksploatacyjnym. Zgodnie z zawartą umową docelowo, tj. po zrealizowaniu projektu „Rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich” – ETAP I, którego zakończenie planowane jest w 2023 r., Spółka Invest Puck ma odpowiadać¹¹ za zarządzanie infrastrukturą portową, prognozowanie i planowanie rozwoju portu, budowę, rozbudowę, utrzymywanie infrastruktury portowej, świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej, zapewnienie odbioru odpadów ze statków, pobieranie opłat portowych, w tym opłaty tonażowej od wszystkich jednostek wpływających, pobór opłaty przystaniowej oraz pasażerskiej od statków, cumujących przy nabrzeżach portowych.

Z wyjaśnień Pani Burmistrz wynika, że poszczególne zadania określone w art. 7 ust. 1 ustawy o portach morskich realizować miał:

1) Urząd – w zakresie:

- zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową (art. 7 ust. 1 pkt 1),
- prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu (art. 7 ust. 1 pkt 2)
- budowy, rozbudowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej (art. 7 ust. 1 pkt 3),
- pozyskiwania nieruchomości na potrzeby rozwoju portu (art. 7 ust. 1 pkt 4),
- koordynacji korzystania z infrastruktury portowej, z wyjątkiem kompetencji administracji morskiej (art. 7 ust. 1 pkt 7),
- działań zmierzających do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocji takiej działalności (art. 7 ust. 1 pkt 8).

2) MOKSiR – w zakresie nieruchomości objętych trwałym zarządem na podstawie decyzji z 30 grudnia 2002 r. oraz 25 maja 2012 r., w oparciu o statut MOKSiR, zadania dotyczące:

- zarządzania nieruchomościami i infrastrukturą portową (art. 7 ust. 1 pkt 1),
- budowy, rozbudowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej (art. 7 ust. 1 pkt 3),
- świadczenia usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej (art. 7 ust. 1 pkt 5),
- zapewnienia dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania (art. 7 ust. 1 pkt 6),
- koordynacji korzystania z infrastruktury portowej, z wyjątkiem kompetencji administracji morskiej (art. 7 ust. 1 pkt 7),
- działań zmierzających do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocji takiej działalności (art. 7 ust. 1 pkt 8).

¹¹ Zgodnie z Załącznikiem nr 2 Umowy współpracy.

- 3) Spółka Invest Puck w zakresie określonym w umowie wykonawczej z 3 stycznia 2020 r. - dot. budowy, rozbudowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej (art. 7 ust. 1 pkt 3).

W Gminie nie zapewniono formalnych podstaw powierzenia części zadań o jakich mowa w art. 7 ust. 1 pkt. 5-7 ustawy o portach morskich, które realizować miał MOKSiR. Część zadań podmiotu zarządzającego portem, o jakich mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 i 3¹² ustawy o portach morskich, powierzono do realizacji MOKSiR-owi, przekazując tej jednostce władanie i zarządzanie nieruchomościami w drodze decyzji administracyjnych o ustanowieniu trwałego zarządu.

Utworzenie Spółki Invest Puck i przekazanie jej do realizacji zadania inwestycyjnego pn. „Rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich” wskazuje na formalne przekazanie wykonywania części zadań podmiotu zarządzającego portem, o jakich mowa w art. 7 ust. 1 pkt 3¹³ ustawy o portach morskich.

W Statucie MOKSiR-u¹⁴ określono, że do jego celów statutowych należała realizacja zadań miasta w zakresie kultury, sportu, turystyki i rekreacji oraz zarządzanie obiektami, terenami sportowo-rekreacyjnymi i turystycznymi.

Na podstawie decyzji AUBG-7224/213/02 z 30 grudnia 2002 r. w sprawie ustanowienia trwałego zarządu Burmistrz Miasta Pucka¹⁵ przekazał MOKSiR-owi na cele statutowe (działalność sportowo-turystyczną) nieruchomości m.in.

- działkę nr 202/5 o powierzchni 8344m² zabudowaną pawilonem wielofunkcyjnym oraz urządzeniami portu jachtowego,
- działkę nr 179/1 o powierzchni 1361m² zabudowaną hangarami z zapleczem technicznym,
- działkę nr 202/3 o powierzchni 32 m² zabudowaną molem betonowym portu jachtowego,
- działkę nr 202/4 o powierzchni 341 m² zabudowaną basenem wewnętrznym portu jachtowego.

Na podstawie decyzji RB.6844.3.2012 z 25 maja 2012 r. w sprawie ustanowienia trwałego zarządu Burmistrz Miasta Pucka¹⁶ przekazał MOKSiR-owi (w celu zarządzania portem komunalnym) nieruchomości:

- działki oznaczone w ewidencji nr 201/3 o powierzchni 0,1191 ha, nr 202/2 o powierzchni 0,0559 ha, nr 205 o powierzchni 0,0154 ha, nr 197/4 o powierzchni 0,6285 ha, położone w Pucku,
- działkę oznaczoną w ewidencji nr 197/3 o powierzchni 0,0165 ha, położoną w Pucku.

Na terenie działek nr 197/3 i 197/4 (w obrębie basenu rybackiego) znajdowały się: budynek bosmanatu portu, nabrzeże w Porcie w postaci odcinka wschodniego i odcinka zachodniego, nabrzeże północne, nabrzeże południowe, umocnienie brzegu po zachodniej stronie basenu rybackiego, skarpa z łańcucha Galla, oświetlenie portu, oraz obiekt w trakcie budowy (stan surowy), murowany parterowy budynek handlowo-gastronomiczny z poddaszem o powierzchni 165 m².

¹² Tj. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową oraz budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej.

¹³ Tj. budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej (z wyłączeniem utrzymywania istniejącej już infrastruktury portowej).

¹⁴ Nadanego uchwałą Rady Miasta Pucka nr LI/4/2022 z 28 lutego 2022 r.

¹⁵ Sprawujący funkcję na dzień 30 grudnia 2002 r.

¹⁶ Sprawujący funkcję na dzień 25 maja 2012 r.

Część z ww. nieruchomości przekazanych w trwały zarząd, jak np. urządzenia portu jachtowego, moło betonowe, nabrzeża, umocnienia brzegu czy oświetlenie portu, stanowiła elementy infrastruktury portowej portu morskiego w Pucku, o której mowa w Zarządzeniu Nr 15 Dyrektora UMG¹⁷ (§8).

W ww. decyzjach o trwałym zarządzie z 2002 r. i 2012 r. zawarto elementy wskazane w art. 45 ust. 2 ustawy o gospodarce nieruchomościami¹⁸, w tym w szczególności cel, na jaki nieruchomość została oddana w trwały zarząd. Prawo MOKSiR do korzystania z nieruchomości oddanej w trwały zarząd (art. 43 ustawy o gospodarce nieruchomościami), obejmowało: prawo i obowiązek utrzymywania nieruchomości w celu prowadzenia działalności należącej do zakresu działania jednostki oraz prawo wykonywania robót budowlanych, zgodnie z przepisami prawa budowlanego, za zgodą organu nadzorującego (czyli prawo: budowy, rozbudowy, modernizacji infrastruktury portowej). Powyższe wyczerpuje zakres zadań określonych w art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy o portach morskich. Jednostka miała również prawo do oddania nieruchomości lub jej części w najem, dzierżawę albo użyczenie (na zasadach określonych w art. 43 ust. 2 pkt 3 ustawy o gospodarce nieruchomościami z uwzględnieniem przepisów określonych w art. 3 ustawy o portach morskich).

W Gminie nie sporządzano planu rozwoju portu, o którym mowa w art. 7 ust. 2a ustawy o portach morskich. Nie ustanowiono procedur wewnętrznych regulujących tworzenie, realizowanie oraz nadzorowanie planu rozwoju portu. Żadnemu z pracowników Urzędu nie powierzono do realizacji czynności służbowych w zakresie prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu.

Zastępca Burmistrza wyjaśnił, że rozwój Portu planowano w oparciu o:

- Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Pucka¹⁹,
- Strategię Rozwoju Gminy Miasta Puck na lata 2015-2025²⁰,
- Strategię Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025²¹,
- Wielowariantową koncepcję budowy falochronu osłonowego w Porcie Rybackim w Pucku wykonaną w 2009 r. przez INGEO Sp. o.o. na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni,
- koncepcję realizacyjną dla zadania „Przygotowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej i raportu OOŚ²² dla rozbudowy i przebudowy portu w Pucku dla umożliwienia rozwoju jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich” wykonaną w 2014 r. przez WUPROHYD Sp. z o.o. na zlecenie Gminy,
- Wielobranżową dokumentację projektowo-kosztorysową dla zadania „Przygotowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej i raportu OOS dla rozbudowy i przebudowy portu w Pucku dla umożliwienia rozwoju jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich” wykonaną w 2015 r. przez WUPROHYD Sp. z o.o. na zlecenie Gminy.

¹⁷ Zarządzenie Nr 15 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 15 lipca 2005 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej każdego portu innego niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich (Dz.Urz.Woj. Pom.Nr 79, poz. 1593) – dalej: „zarządzenie Nr 15 Dyrektora UMG”.

¹⁸ Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1899 ze zm.) – dalej: „ustawa o gospodarce nieruchomościami”.

¹⁹ Uchwała Nr XVI/12/2004 Rady Miasta Puck z dnia 17 września 2004 r., zmieniona Uchwałą Nr XXV/2/2005 Rady Miasta Puck z dnia 26 kwietnia 2005 r., zmieniona Uchwałą nr XXXVII/3/2006 Rady Miasta Puck z dnia 29 września 2006 r.

²⁰ Uchwała Nr XVI/8/2015 Rady Miasta Puck z dnia 14 grudnia 2015 r., zmieniona Uchwałą Nr XLI/7/2017 Rady Miasta Puck z dnia 27 listopada 2017 r.

²¹ Uchwała Nr XX/1/2016 Rady Miasta Puck z dnia 13 kwietnia 2016 r.

²² Ocena Oddziaływania na Środowisko.

Nadzór właścicielski nad funkcjonowaniem Spółki Invest Puck sprawował Burmistrz przy pomocy Urzędu. Zastępca Burmistrza wyjaśnił, że realizacją zadania inwestycyjnego dot. rozbudowy i przebudowy Portu i nadzór nad tą inwestycją sprawował Urząd. Głównym zadaniem Spółki Invest Puck przy realizacji tego przedsięwzięcia było zapewnienie wkładu finansowego.

Z wyjaśnień Zastępcy Burmistrza wynika, że Spółka Invest Puck nie przeprowadziła postępowań przetargowych związanych z ww. projektem, ponieważ nie jest Beneficjentem umowy o dofinansowanie, ani też Partnerem rozumianym jako podmiot, o którym mowa w art. 33 ust. 1 Ustawy wdrożeniowej²³.

Instytucja Zarządzająca wymaga od Beneficjenta (którym jest Gmina) wkładu własnego. Gmina po wybudowaniu obiektów i infrastruktury w ramach zadania inwestycyjnego, korzystać ma z usług Operatora, którym jest Spółka Invest Puck. Będzie on odpowiedzialny za utrzymanie i funkcjonalność operacyjną obiektów oraz będzie miał prawo do czerpania pożytków z działalności operacyjnej infrastruktury portowej w Porcie. Przyjęte rozwiązanie zostało zaakceptowane przez Instytucję Zarządzającą²⁴.

W związku z powyższym stwierdzono, że na etapie rozpoczęcia i w czasie trwania inwestycji pn. „Rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia rozwoju jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich - ETAP I”, głównym zadaniem Spółki Invest Puck przy realizacji tego przedsięwzięcia jest zapewnienie wkładu finansowego Miastu, a nie jak wcześniej planowano i ujęto w umowie wykonawczej z dnia 3 stycznia 2020 r. zadanie inwestycyjne jakim jest rozbudowa i przebudowa portu. Dopiero po zakończeniu realizacji ww. inwestycji, której zakończenie planowane jest na 2023 r. Spółce Invest Puck zostanie powierzone zarządzanie Portem. Wówczas spółka ma odpowiadać za: zarządzanie infrastrukturą portową, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej, pokrycie bieżących kosztów utrzymania portu oraz realizację innych zadań wynikających z przedmiotu działalności Portu.

Zastępca Burmistrza wyjaśnił, że do zadań, jakie wykonywała:

- 1) Gmina w ramach nadzoru nad realizacją ww. zadania inwestycyjnego należały:
 - weryfikacja protokołów wraz z załącznikami wykonanych robót budowlanych²⁵,
 - weryfikacja dokumentów finansowych²⁶,
 - weryfikacja dokumentów związanych z emisją obligacji²⁷.
- 2) Spółka Invest Puck należały:
 - weryfikacja protokołów wraz z załącznikami wykonanych robót budowlanych²⁸,
 - weryfikacja dokumentów finansowych²⁹,
 - weryfikacja not finansowych³⁰.

(akta kontroli str. 241-290, 1742-1746)

²³ Ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz. U. poz. 1079).

²⁴ Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

²⁵ Inżyniera Kontraktu oraz wykonawcy NDI S.A.

²⁶ Inżyniera Kontraktu oraz wykonawcy NDI S.A.

²⁷ Spółki Invest Puck.

²⁸ Inżyniera Kontraktu, NDI S.A. oraz Gminy.

²⁹ Inżyniera Kontraktu, NDI S.A. oraz Gminy.

³⁰ Gminy.

2. W okresie objętym kontrolą realizowano w Urzędzie cztery zadania inwestycyjne w ramach infrastruktury portowej tj.:

- „Rozbudowę i przebudowę portu w Pucku dla umożliwienia rozwoju jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich - ETAP I” w ramach umowy o dofinansowanie³¹ nr RPPM.08.04.00-22-0002/18-00 z 5 lutego 2019 r., na które poniesiono wydatki w kwocie 6096,7 tys. zł³². Źródłem finansowania były: środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w wysokości 83,39 % kosztów kwalifikowalnych projektu oraz środki własne - 16,61%;
- „Zakup instalacji multimedialnej 3D dla Izby Pamięci Zatopionego Portu w Pucku” realizowane w ramach umowy o dofinansowanie³³ nr 00357-6523.2-SW1110570/20 z 11 grudnia 2020 r., na które poniesiono wydatki w kwocie 432,4 tys. zł³⁴. Źródłem finansowania były: środki z Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w wysokości 21,11 % kosztów kwalifikowalnych operacji, środki własne – 75,16% oraz środki z budżetu państwa – 3,73%;
- „Modernizacja mola spacerowego w Pucku”³⁵, na które poniesiono wydatki w kwocie 79,9 tys. zł³⁶. Źródłem finansowania były: środki z Programu Inwestycji Strategicznych Polski Ład w wysokości 42,86%³⁷, środki z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych - 20,47% oraz środki własne – 36,67%;
- Projekt nr CE947, pn. „Od wizualizacji do waloryzacji – w celu lepszego wykorzystania ukrytego dziedzictwa archeologicznego w Europie Środkowej”³⁸ w ramach umowy Partnerstwa z 21 sierpnia 2017 r., na który poniesiono wydatki w kwocie 660,9 tys. zł³⁹. Źródłem finansowania były: środki z Interreg Central Europe w wysokości 85 % poniesionych kosztów oraz środki własne – 15%.

(akta kontroli str. 7-11, 169-207, 397-615, 1432-1537)

3. W okresie objętym kontrolą udzielono w Urzędzie łącznie 51 zamówień, z tego 10 na inwestycje, trzy na remonty oraz 38 na pozostałe usługi⁴⁰, tj:

- w 2019 r. osiem zamówień, z tego jedno na inwestycje a siedem na pozostałe usługi,
- w 2020 r. 16 zamówień, z tego dwa na inwestycje a 14 na pozostałe usługi,
- w 2021 r. 19 zamówień, z tego pięć na inwestycje, trzy na remonty a 11 na pozostałe usługi,
- na 31 marca 2022 r. osiem zamówień, z tego dwa na inwestycje oraz sześć na pozostałe usługi.

W Urzędzie udzielono pięć zamówień publicznych z zastosowaniem przepisów upzp

³¹ Do której w dniach 31 lipca 2020 r. podpisano aneks nr RPPM.08.04.00-22-0002/18-01 oraz 28 maja 2021 r. aneks nr RPPM.08.04.00-22-0002/18-02.

³² Wydatki wg. stanu na dzień 31 marca 2022 r.

³³ Do której w dniu 22 lipca 2021 r. podpisano aneks nr 1 do umowy 00357-6523.2-SW1110570/20.

³⁴ Wydatki wg. stanu na dzień 31 marca 2022 r.

³⁵ Zadanie 1. Remont mola „Zielony Mostek” w Pucku wraz z infrastrukturą towarzyszącą, Zadanie 2. Remont konstrukcji mola – pirsu spacerowego w Porcie Puck.

³⁶ Wydatki wg. stanu na dzień 31 marca 2022 r.

³⁷ W ramach Promesy z Rządowego Funduszu Polski Ład, Program Inwestycji Strategicznych nr 01/2021/936/Polski Ład (Promesa) z 25 lutego 2022 r.

³⁸ „Visualize to Valorize - For a better utilisation of hidden archeological heritage in Central Europe”.

³⁹ Wydatki wg. stanu na dzień 31 marca 2022 r. od początku realizacji projektu, w tym inwestycyjne w kwocie 259,5 tys. zł oraz bieżące w kwocie 401,4 tys. zł.

⁴⁰ Takie jak m.in. energia eklektyczna, gaz, woda i ścieki, monitoring itd.

oraz nupzp⁴¹ (trzy w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 39 upzp, jedno w trybie podstawowym na podstawie art. 275 pkt 2 nupzp oraz jedno w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 132 nupzp), o łącznej wartości 44 192,1 tys. zł. Łączna wartość zamówień udzielonych z wyłączeniem procedur ww. ustaw wyniosła 341,7 tys. zł.

(akta kontroli str. 616-641)

Badanie dobranych celowo czterech postępowań o udzielenie zamówienia publicznego (dwa w trybie przetargu nieograniczonego i dwa z wyłączeniem procedur zamówień publicznych), na które wydatkowano 382,2⁴² tys. zł, wykazało, że:

- postępowania w trybie przetargu nieograniczonego (na Stworzenie systemu ICT do graficznej prezentacji wczesnośredniowiecznego portu w Pucku wraz z aplikacją na urządzenia mobilne - dostarczenie kompatybilnego zestawu do wyświetlania aplikacji w formacie AR/VR dla zadania: Zwizualizowanie zatopionego Portu Średniowiecznego w Pucku w ramach projektu „VirtualArch - Visualize to Valorize” współfinansowanego ze środków Interreg Central Europe na lata 2014-2020” oraz Pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu dla zadania „Rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia rozwoju jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich” (ETAP I) – na realizację zamówienia wydano 376,6 tys. zł⁴³) – przeprowadzono zgodnie z przepisami tej ustawy;
- postępowania z wyłączeniem procedur zamówień publicznych (na monitoring budynku bosmanatu i portu rybackiego oraz przegląd i konserwację kotła gazowego w budynku bosmanatu – na realizację zamówienia wydano 5,6 tys. zł⁴⁴) przeprowadzono zgodnie z wewnętrznymi procedurami obowiązującymi w Urzędzie⁴⁵,
- zawarte umowy zabezpieczały interesy Gminy oraz nie zawierały niekorzystnych warunków realizacji zamówień, skutkujących ponoszeniem nieuzasadnionych kosztów lub działaniami niegospodarnymi,
- zapewniono należyty nadzór nad realizacją umów zawartych w wyniku udzielenia zamówienia publicznego,
- nie wystąpiły okoliczności dające prawo do skorzystania z prawa do odszkodowania, gwarancji lub rękojmi określonej w umowie.

(akta kontroli str. 622-803)

4. W okresie do 31 marca 2022 r. tereny położone w granicach administracyjnych Portu zajmowały powierzchnię 5,3866 ha⁴⁶. W okresie objętym kontrolą powierzchnia terenów we władaniu Gminy w granicach Portu nie zmieniała się. Na ostatni dzień 2018 r., 2019 r., 2020 r., 2021 r. oraz 31 marca 2022 r. wynosiła 3,6 ha (w tym 1,7 ha było we władaniu Gminy oraz 1,9 ha we władaniu MOKSiR).

W Gminie nie określono potrzeb dotyczących nowych gruntów i innych nieruchomości w Porcie. Przed Wojewodą Pomorskim toczyła się procedura nabycia od Skarbu Państwa własności nieruchomości położonych w granicach Portu. Pismem z 4 czerwca 2018 r. Pani Burmistrz wystąpiła do Wojewody Pomorskiego z wnioskiem⁴⁷ o nieodpłatne przekazanie na podstawie art. 24 ust. 1 ustawy o portach

⁴¹ Ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 ze zm.) – dalej: „nupzp”.

⁴² W 2019 r. – 259,3 tys. zł, w 2020 r. – 1,4 tys. zł, w 2021 r. – 62,1 tys. zł oraz w 2022 r. (I kwartał) – 59,2 tys. zł.

⁴³ W 2019 r. – 259,3 tys. zł, w 2021 r. – 58,6 tys. zł oraz w 2022 r. (I kwartał) – 58,6 tys. zł.

⁴⁴ W 2020 r. – 1,4 tys. zł, w 2021 r. – 3,6 tys. zł, oraz w 2022 r. (I kwartał) – 0,6 tys. zł.

⁴⁵ „Regulamin postępowań przy udzielaniu zamówień publicznych” wprowadzony Zarządzeniem Burmistrza Miasta Puck Nr 12/2019 z 18 stycznia 2019 r.

⁴⁶ Granice określone Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 11 stycznia 1999 r. w sprawie ustalenia granicy od strony lądu portu morskiego w Pucku (Dz. U. Nr 7, poz. 65).

⁴⁷ Znak RGNiPP.6822.4.2018.JB.

morskich na własność Gminy gruntów (tj. 16 działek⁴⁸) położonych w granicach Portu. Pismem⁴⁹ z dnia 24 października 2018 r. Zastępca Burmistrza zawniósł o uwzględnienie zmian w ww. wniosku, polegających na pominięciu pięciu działek⁵⁰. Dnia 28 marca 2022 r. została wysłana Wojewodzie Pomorskiemu umowa przedwstępna w celu jej podpisania i odesłania do Urzędu.

W ocenie Pani Burmistrz stan obecnie obowiązujących przepisów prawa nie pozwolił na realizację wszystkich planów komunalizacji gruntów w obrębie Portu, w odniesieniu do przepisów wynikających z art. 221 ust. 2 oraz 216 ust. 1 Prawa wodnego⁵¹. Ww. pozytywnie oceniła działania, które pozwoliły zakończyć do końca 2021 r. etap komunalizacji gruntów portowych. Mniej pozytywnie oceniła proces, który pozwoli zakończyć przekazanie gruntów położonych w granicach Portu na rzecz Gminy, według umowy przedwstępnej z dnia 28 marca 2022 r., która została przekazana do Wojewody Pomorskiego, ponieważ na tym etapie brak sygnałów świadczących o postępie w tym zakresie a dowodem czego był brak odpowiedzi od Wojewody Pomorskiego.

W okresie objętym kontrolą Gmina nie pozyskiwała gruntów oraz innych nieruchomości na potrzeby rozwoju Portu. Nie korzystano z prawa pierwokupu i pierwszeństwa przy oddaniu w użytkowanie wieczyste i przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego nieruchomości położonych w granicach Portu, ponieważ w tych granicach nie było nieruchomości oddanych w użytkowanie wieczyste.

(akta kontroli str. 143-145, 299-396, 804-809, 925-929, 1083-1089, 1174-1176, 1193-1197, 1346-1428)

5. W okresie objętym kontrolą podejmowano w Urzędzie pośrednie i bezpośrednie działania w celu rozwoju działalności gospodarczej w Porcie, do których – jak wyjaśniła Pani Burmistrz - można m. in. zaliczyć:

- udostępnienie na terenie Portu infrastruktury muzealnej od 2021 r.
- organizację imprez mających na celu zwiększenie atrakcyjności Portu jako miejsca działalności gospodarczej, takich jak np. Zaślubiny Polski z morzem, Pucki Dzień Kapra,
- dotowanie zadań realizowanych w ramach otwartych konkursów ofert na realizację zadań publicznych przez organizacje pozarządowe oraz zadania realizowane w trybie pozakonkursowym, które to zadania pośrednio promowały Port,
- umiejscowienie inwestycji dotyczącej małej architektury na terenie Portu (3 ławeczki tematyczne zawierające elementy historyczne, rzeźba rybaka, zegar słoneczny) od 2020 r.,
- rozwój lokalnej gastronomii w Porcie poprzez m.in. organizację stoisk promujących produkty lokalne w czasie trwania imprez miejskich,
- umiejscowienie ścieżek dydaktycznych na terenie Portu od 2020 r.,
- dostępność do turystyki morskiej od 2017 r.,
- działania mające na celu pozyskiwanie nowych podmiotów zainteresowanych prowadzeniem sezonowej działalności gospodarczej na terenie Portu,
- wprowadzenie nowości na teren Portu w postaci np. Złotu Food Trucków w Pucku.

Do działań MOKSiR-u zmierzających pośrednio do promocji Portu, należały:

⁴⁸ O numerach: 236, 198/1, 237, 238, 199/3, 199/4, 239, 201/4, 2017/7, 202/11, 202/13, 240, 241, 242, 206, 243.

⁴⁹ Znak RGNiPP.6822.4.2018.JB.

⁵⁰ O numerach: 202/11, 201/17, 202/13, 201/4, 199/3.

⁵¹ Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 ze zm.).

- świadczenie usług reklamowych i marketingowych podczas Mistrzostw Świata w klasie Formuła Windsurfig Foil w Pucku⁵² w ramach umowy sponsorskiej⁵³ na kwotę 21,0 tys. zł,
- promocja miasta Puck oraz MOKSiR w czasie regat MP w Kitesurfingu w ramach zlecenia⁵⁴ na kwotę 10,0 tys. zł.

Pani Burmistrz wyjaśniła, że MOKSiR poprzez organizację regat Mistrzostwa Świata w klasie Formuła Windsurfig Foil oraz Mistrzostw Polski w Kitesurfingu podejmował działania zmierzające do promocji Portu. Informacje o miejscu przeprowadzenia regat były publikowane w mediach, mediach społecznościowych, portalach branżowych. Efektem tych działań było zwiększenie prestiżu i rozpoznawalności Portu poprzez organizację imprez rangi krajowej oraz międzynarodowej. Zawodnicy, trenerzy i osoby towarzyszące reprezentujące kraje z całego świata przez kilka dni mogli korzystać z dostępnej infrastruktury jednocześnie poznając walory położenia Portu. Działania te przyczyniły się również do zwiększonej liczby uczestników zgrupowań sportowych oraz osób korzystających z infrastruktury portowej. Ponadto miały wpływ na popularyzację żeglarstwa rekreacyjnego.

Łączna wartość wydatków poniesionych na sponsoring realizowany przez MOKSiR w latach 2019-2021 wyniosła 31,0 tys. zł. Koszty działalności Portu w tym okresie to 2116,5 tys. zł⁵⁵ (w tym wynagrodzenia, koszty inwestycji oraz bieżąca działalność). Wydatki na sponsoring stanowiły tym samym około 1,46 % wszystkich wydatków. Efektem tych działań była promocja Miasta, MOKSiR-u oraz zwiększenie prestiżu i rozpoznawalności Portu poprzez organizację imprez rangi krajowej oraz międzynarodowej.

W okresie 2019-2022 (I kwartał) Gmina nie udzielała darowizn w ramach promocji rozwoju działalności gospodarczej w Porcie.

Pani Burmistrz wyjaśniła, że prowadzone wspólnie przedsięwzięcia Urzędu oraz MOKSiR-u przyniosły efekt w postaci zwiększonej liczby turystów zarówno z Polski jak i z zagranicy; odwiedzających Miasto, a tym samym Port. Zwiększyła się liczba turystów pomimo trwającej pandemii COVID-19. Odnotowano również zwiększone zainteresowanie oferowanymi przez Urząd dzierżawami sezonowymi pod sezonową działalność gospodarczą na terenie Portu. Ponadto zwiększyła się atrakcyjność miasta w oczach inwestorów planujących zakup terenu w mieście a rozpoczęcie działalności gospodarczej niekoniecznie na terenie Portu może pośrednio przyczynić się do rozwoju działalności gospodarczej w Porcie.

Zawarcie z MOKSiR umowy sponsorskiej stanowiło udokumentowanie powierzenia tej jednostce części zadań o jakich mowa w art. 7 ust. 1 pkt 8⁵⁶ ustawy o portach morskich.

(akta kontroli str. 143-202, 930, 1200, 1203)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W Gminie nie sporządzano planów rozwoju Portu. Było to niezgodne z art. 7 ust. 2a ustawy o portach morskich, zgodnie z którym w ramach działalności, o której

⁵² W dniach 30 czerwca 2019 r. oraz 6 lipca 2019 r.

⁵³ Z dnia 29 czerwca 2019 r. zawartej z Polskim Stowarzyszeniem Windsurfigu.

⁵⁴ Z dnia 28 czerwca 2019 r. zawartej z Eureka.

⁵⁵ W tym koszty za 2019 r. w kwocie 630,7 tys. zł.

⁵⁶ Tj. działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocja takiej działalności.

mowa w ust. 1 pkt 2⁵⁷, podmiot zarządzający opracowuje w szczególności plan rozwoju portu publikowany na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej podmiotu zarządzającego.

(akta kontroli str. 924-928)

Zastępca Burmistrza wyjaśnił, że opóźnienie w przygotowaniu planu rozwoju portu wynika z opóźnień inwestycyjnych w zakresie trwającej inwestycji Miasta jak i inwestycji dotyczącej falochronu północnego realizowanej przez Urząd Morski w Gdyni. Wyjaśnił, że zakończenie ww. inwestycji ma istotne znaczenie dla zapisów planu oraz łączy się z planowanym przejęciem zarządzania portem przez Spółkę Gminy, która formalnie i faktycznie przejmie zarządzanie portem, które obecnie jest rozproszone. Przystąpienie do sporządzenia planu rozwoju portu jest planowane w 2022 r. po ustaleniu realnych terminów zakończenia inwestycji.

(akta kontroli str. 927-928)

2. Gmina nie zapewniła formalnych podstaw powierzenia części zadań o jakich mowa art. 7 ust. 1 pkt 5-7 ustawy o portach morskich, które miał realizować MOKSiR tj. świadczenia usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej, zapewnienia dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania i koordynacji korzystania z infrastruktury portowej, z wyjątkiem kompetencji administracji morskiej. Zarówno decyzje z 30 grudnia 2002 r. i 25 maja 2012 r. w sprawie ustanowienia wobec MOKSiR trwałego zarządu nieruchomości jak i umowy zawierane z MOKSiR w latach 2019-2022 (I kwartał) nie dotyczyły świadczenia usług, zapewnienia dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów i koordynacji korzystania z infrastruktury portowej.

Brak formalnych podstaw powierzenia MOKSiR zadań, o których mowa wyżej było działaniem nierzetelnym.

(akta kontroli str. 234-238, 291-298, 371-381, 960-967, 1200-1204)

Pani Burmistrz wyjaśniła, że Urząd nie posiadał odrębnej, wydzielonej jednostki, ani pracowników bezpośrednio zajmujących się wyłącznie zadaniami wynikającymi z ustawy o portach morskich. MOKSiR stanowił zakład budżetowy Gminy i został powołany w celu realizacji części zadań własnych Gminy, w tym między innymi związanych z funkcjonowaniem portu rybackiego i jachtowego. Jako zakład budżetowy posiada większy zakres możliwości wykorzystania tych obiektów pod kątem ewentualnych dochodów a obecny stan jest stanem przejściowym przed powołaniem Zarządu Portu.

W zakresie dotyczącym braku treści zapisów wynikających z decyzji o ustanowieniu trwałego zarządu wyjaśniła, że z posiadanej dokumentacji i wiedzy można domniemywać, że nie umieszczono ich z uwagi na szerszy i bardzo ogólnikowy zakres działań MOKSiR a braki w tym zakresie nie zostały zweryfikowane i zaktualizowane. Nieprawidłowość wynika z przedłużającego się procesu powołania Zarządu Portu, zgodnie ustawą o portach morskich, a tym samym wszystkimi obowiązkami wynikającymi z tej ustawy. Sytuacja ta w głównej mierze uwarunkowana była niezakończonym procesem budowy mariny na realizację której Gmina otrzymała dofinansowanie ze środków zewnętrznych, dla których beneficjentem mogłaby być tylko jednostka samorządu terytorialnego (gmina). Proces inwestycyjny rozpoczął się już w 2015 r. a termin zakończenia prac budowlanych wraz z niezbędnymi odbiorami i pozwoleniem na użytkowanie

⁵⁷ Prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu.

przewidziany jest na wrzesień 2023 r. Z wyjaśnień wynika, że powołanie Zarządu Portu planowane jest na przełomie 2022/2023 r.

Pani Burmistrz wyjaśniła, że nie powierzono formalnie części zadań określonych w art. 7 ust. 1 ustawy o portach morskich MOKSiR-owi, gdyż realizował je na podstawie wewnętrznych niesformalizowanych uzgodnień i wytycznych. Uznano, że nie ma konieczności sformalizowania takiego powierzenia, a tym samym nieznajomości szczegółowych zapisów ustawy o portach morskich.

(akta kontroli str. 236-238, 964-967, 1204)

OCENA CZĄSTKOWA

W Gminie prawidłowo realizowano i nadzorowano zadania dotyczące rozwoju Portu. Podejmowano działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w Porcie oraz promowano taką działalność, zlecając część zadań jednostce organizacyjnej Gminy (MOKSiR). Gmina podejmowała również kroki w celu nieodpłatnego nabycia od Skarbu Państwa gruntów położonych w granicach Portu. Nie sporządzono jednak planu rozwoju Portu, wbrew wymogom 7 ust. 2a ustawy o portach morskich. Nie zapewniono formalnych podstaw powierzenia MOKSiR części ustawowych zadań Gminy jako podmiotu zarządzającego Portem w zakresie: świadczenia usług, zapewnienia dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów i koordynacji korzystania z infrastruktury portowej. Cztery objęte badaniem zamówienia publiczne udzielone zostały zgodnie z przepisami upzp i wewnętrznymi procedurami. Zapewniono należyty nadzór nad realizacją umów zawartych w wyniku udzielonych ww. zamówień publicznych.

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

2. Zarządzanie infrastrukturą portową i zapewnienie jej ochrony

1. Stopień wykorzystania gospodarczego gruntów będących we władaniu Gminy, na ostatni dzień: 2018 r. wynosił 17,6 %, 2019 r. – 17,6 %, 2020 r. – 11,8%, 2021 r. – 29,4%, zaś na 31 marca 2022 r. – 17,6%.

Pani Burmistrz wyjaśniła, że powodem niewykorzystania gruntów był m.in. brak chętnych na dzierżawę terenów. Ponadto na terenie tym znajduje się plaża miejska oraz zielona plaża, które w założeniu mają być ogólnodostępne dla mieszkańców oraz turystów. Ponadto powodem była sytuacja związana z pandemią COVID-19 - w 2020 r. odnotowano spadek przychodów z dzierżaw sezonowych o 5,45% w stosunku do roku poprzedniego. Kolejną przyczyną jest fakt, że większość tego terenu Miasto dzierżawi na podstawie sezonowych umów dzierżawy, które rozpoczynają się dopiero od miesiąca maja/czerwca.

Nieruchomości tj. budynek gospodarczo socjalny (o powierzchni 249,2 m²) nie były wykorzystywane gospodarczo. Pani Burmistrz wyjaśniła, że przyczyną był m.in. 5 letni okres trwałości projektu⁵⁸. Ponadto w latach 2020-2021 sytuacja związana z pandemią COVID-19 spowodowała, że brak było ofert od podmiotów gospodarczych na wynajęcie obiektu na cele gastronomiczne. W 2022 r. w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy pomieszczenia te zostały udostępnione uchodźcom z Ukrainy.

Z informacji uzyskanych w Urzędzie wynika, że stopień wykorzystania gospodarczego gruntów oraz nieruchomości będących we władaniu MOKSiR-u wynosił na ostatni dzień: 2018 r., 2019 r., 2020 r., 2021 r. oraz na 31 marca 2022 r. 100,0%.

(akta kontroli str. 804-856, 1083-1089, 1174-1189, 1193-1198, 1741)

⁵⁸ „Modernizacja Portu Rybackiego w Pucku: budowa budynku gospodarczo-socjalnego dla potrzeb rybaków wraz z zagospodarowaniem terenu”, obejmujący min. budynek gospodarczo-socjalny o powierzchni 249,2 m² trwał od 2015 do 2020 r.

W okresie objętym kontrolą Gmina nie dokonywała sprzedaży nieruchomości stanowiących mienie Portu.

(akta kontroli str. 1429-1431)

W okresie objętym kontrolą nie zawierano w Gminie umów związanych z przeniesieniem prawa własności nieruchomości, sprzedaży lub użytkowania wieczystego gruntu albo udziałów w tych prawach. W latach 2019-2022 (I kwartał) zawarto w Urzędzie 57 umów dzierżawy uprawniających do korzystania lub pobierania pożytków tj. odpowiednio 15, 21, 21. Były one zawierane na okres do 10 lat. Nie wystąpiły przypadki zawierania kolejnych umów, których przedmiotem była ta sama nieruchomość, zawartych na okres powyżej 10 lat.

(akta kontroli str. 810-856, 931-958, 1045-1050, 1198)

2. Do infrastruktury portowej określonej w § 8 zarządzenia Nr 15 Dyrektora UMG, zarządzanej przez Gminę wchodziły: infrastruktura drogowa, wodociągowa, kanalizacyjna, energoelektryczna, ochrony przeciwpożarowej na obszarze lądowym w graniach portu obejmujących rejon basenu rybackiego 54,684 m², linie kablowe zasilające oraz instalacje elektryczne oświetlenia oraz instalacje punktów poboru energii.

Pani Burmistrz wyjaśniła, że z uwagi na brak szczegółowych danych co do parametrów poszczególnych obiektów nie była w stanie podać szczegółów dotyczących ilości. Poinformowała, że analizowane są posiadane dane i udzielenie szczegółowej odpowiedzi wymaga więcej czasu. Wyjaśniła, że powinny być one zbieżne z danymi, jakie Urząd ma przekazać do Dyrektora UMG⁵⁹, który wystąpił do Gminy z pismem⁶⁰ o podanie do 31 lipca 2022 r. aktualnych parametrów technicznych tych obiektów.

Z wyjaśnień Pani Burmistrz wynika, że do infrastruktury portowej niewymienionej w § 8 zarządzenia Nr 15 Dyrektora UMG, zarządzanej przez Gminę należały: fragment ul. Żeglarzy o długości 60 m oraz budynek gospodarczo-socjalny na potrzeby rybaków.

Na podstawie objętych badaniem protokołów z kontroli okresowych oraz ksiąg obiektów budowlanych ww. obiektów (dwóch) stwierdzono, że:

- stan obiektów zarządzanych przez Urząd był oceniany jako zadowalający oraz brak zastrzeżeń,
- obiekt ulica Żeglarzy był poddawany kontrolom okresowym rocznym oraz pięcioletnim o jakich mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 Prawa budowlanego, natomiast budynek gospodarczo-socjalny dla potrzeb rybaków w okresie 2019-2020 nie był poddawany okresowym rocznym kontrolom,
- do obiektu ulica Żeglarzy założono książkę drogi, do której wpisano przeprowadzone kontrole. Książka obiektu pn. Budynek gospodarczo-socjalny dla potrzeb rybaków została założona dopiero w grudniu 2020 r., mimo, że obiekt oddano do użytkowania na podstawie pozwolenia na użytkowanie z 27 grudnia 2012 r.,
- do obiektu ulica Żeglarzy zawarto zalecenia wykonywania na bieżąco prac dotyczących utrzymania drogi. W przypadku budynku gospodarczo-socjalnego dla potrzeb rybaków nie wykonano zaleceń wynikających z pięcioletniej kontroli stanu technicznego obiektu budowlanego udokumentowanej protokołem 01/BRP/2021 z 26 kwietnia 2021 r. Pani Burmistrz wyjaśniła, że zalecenia z 2021 r. z powodu ogromnych szacowanych kosztów robocizny planowano ująć w budżecie na 2022 r.

⁵⁹ Urząd Morski w Gdyni.

⁶⁰ NR INZ4.7002.1.2022.JF z 10 maja 2022 r.

Z powodu pandemii COVID-19 oraz innych nieprzewidzianych wydatków Urząd nie był w stanie sfinansować zadań wynikających z tych zaleceń w obecnym roku budżetowym. Wyjaśniła, że w ramach projektu budżetu przygotowywanego na 2023 r. koszty prac wynikających z zaleceń zarówno kontroli pięcioletniej, jak i rocznej zostały określone jako priorytetowe oraz niezbędne do wykonania w najbliższym możliwym terminie. Z wyjaśnień Burmistrz wynika, że sytuacja finansowa jednostek samorządu terytorialnego związana z walką z pandemią oraz działania samorządów w zakresie pomocy uchodźcom z Ukrainy w celu realizacji zadań związanych z pomocą obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym spowodowała, że trudno było znaleźć dodatkowe środki finansowe na realizację tak kosztownych zadań (nie rezygnując przy tym z innych zadań inwestycyjnych, które były w trakcie realizacji).

Do obiektu „molo nad hangarami” prowadzona była książka obiektu, gdzie zarządcą był MOKSiR (szczegółowo opisane w obszarze trzecim).

(akta kontroli str. 810-819, 959-971, 1131-1192, 1200-1204)

Z informacji uzyskanych w Urzędzie wynika, że do infrastruktury portowej określonej w § 8 zarządzenia Nr 15 Dyrektora UMG, zarządzanej przez MOKSiR należały:

- akwen portowy – basen portowy pasażersko – jachtowy - na podstawie decyzji o ustanowieniu trwałego zarządu nr AUBG-7224/213/02 przekazano działkę nr 202/4 o powierzchni 341 m²,
- Nabrzeże Zachodnie basenu rybackiego postojowo – wyładunkowe o długości 79,6 m - przekazane na podstawie decyzji nr RB.6844.3.2012,
- Nabrzeże Południowe basenu rybackiego postojowo – wyładunkowe o długości 37,3 m - przekazane na podstawie decyzji nr RB.6844.3.2012,
- Nabrzeże Wschodnie basenu rybackiego przeładunkowe o długości 79,8 m - przekazane na podstawie decyzji nr RB.6844.3.2012,
- Nabrzeże basenu rybackiego zabezpieczające brzeg po stronie zachodniej o długości 62m - przekazane na podstawie decyzji nr RB.6844.3.2012,
- infrastruktura drogowa, energoelektryczna, linie kablowe zasilające, instalacje elektryczne oświetlenia oraz instalacje punktów poboru energii.

Z informacji uzyskanych w Urzędzie wynika, że do infrastruktury portowej niewymienionej w zarządzeniu Nr 15 Dyrektora UMG, zarządzanej przez MOKSiR należały:

- ✓ pawilon z hangarami i zapleczem technicznym (w tym molo na hangarami, które znajduje się na obiekcie) - na podstawie decyzji o ustanowieniu trwałego zarządu AUBG-7224/213/02 przekazano działkę nr 179/1 o powierzchni 1361 m²,
- pawilon wielofunkcyjny - na podstawie decyzji o ustanowieniu trwałego zarządu AUBG-7224/213/02 przekazano działkę nr 202/5 o powierzchni 8344m², na której znajduje się przedmiotowy budynek,
- budynek bosmanatu – port rybacki o powierzchni 100 m² - na podstawie decyzji o ustanowieniu trwałego zarządu RB.6844.3.2012,
- molo betonowe portu jachtowego - na podstawie decyzji o ustanowieniu trwałego AUBG-7224/213/02 przekazano działkę nr 202/3 o powierzchni 32m².

(akta kontroli str. 371-381, 810-819, 1027, 1031, 1174-1192)

W okresie objętym kontrolą zawarto w Urzędzie polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ogólnej, sprzętu elektronicznego oraz ubezpieczenia mienia od wszystkich ryzyk obejmujące cały majątek Urzędu (w tym wyszczególniono budynek gospodarczo-socjalny) na okres od 1 listopada 2018 r. do 31 października 2019 r., od 1 listopada 2019 r. do 31 października 2020 r., od 1 listopada 2020 r. do 31 października 2021 r. oraz od 1 listopada 2021 r. do 31 października 2022 r.

(akta kontroli str. 812, 818, 859-923)

Zastępca Burmistrza wyjaśnił, że zgodnie z protokołami z okresowej kontroli stanu technicznego obiektów budowlanych wszystkie obiekty, zarówno Urzędu jak i MOKSiR-u nadawały się do bezpiecznego użytkowania. Nie było obiektów, urządzeń i instalacji, które nie nadawały się do użytkowania. Wyjaśnił, że w 2021 r. w protokole z kontroli wykazano konieczność wyłączenia z użytkowania pomostu spacerowego na budynku wschodnim w przystani jachtowej (zarządzanym przez MOKSiR). Przyczyną takiego stanu rzeczy był szybko pogarszający się stan techniczny pomostu. Pomimo doraźnych remontów i częściowej wymiany nawierzchni drewnianej konstrukcja pomostu uległa uszkodzeniu, co spowodowało konieczność wyłączenia pomostu z użytkowania. Już na etapie kontroli okresowej planowany był kompleksowy remont, który polegał na wymianie istniejącej podkonstrukcji mola, desek pomostowych, balustrad, schodów drewnianych na elementy kompozytowe, hydroizolacji, wymianę oświetlenia wraz z zasilaniem oraz małej architektury, w tym: ławek, pojemników do gromadzenia odpadów. Poinformował o trwających pracach remontowych.

(akta kontroli str. 812, 818-819, 857-858, 1115-1127)

W dniu 27 lutego 2022 r. sporządzono mapę batymetryczną głębokości basenów jachtowego i rybackiego. Głębokość w porcie rybackim wahała się od 2.1 m do 3.6 m, zaś w porcie jachtowym od 1 m do 3.5 m. Zastępca Burmistrza wyjaśnił, że Dyrektor Urzędu Morskiego nie określił w akcie prawa miejscowego głębokości akwenów portowych i była ona wystarczająca dla potrzeb portu⁶¹.

Pani Burmistrz wyjaśniła, że w Porcie przeprowadzane były badania batymetryczne w ramach pięcioletnich okresowych kontroli stanu technicznego obiektu budowlanego (w ramach protokołów Nr 01/MOKSiR/2016 oraz 02/MOKSiR/2016). Z uwagi na bardzo wysoki koszt badań bazowano i wykorzystywano wyniki prac podmiotów współpracujących z MOKSiR-em, które to podmioty podczas postoju w porcie wykonywały takie badania. Z wyników prowadzonych badań wynikało, że głębokość basenów portowych nie ulegała dynamicznym zmianom. Z uwagi na fakt, że na terenie portu nie prowadzono przeładunków towarów masowych ani ładunków drobnicowych oraz przeładunków ryb, większa częstotliwość badań nie była uzasadniona. Wpływające jednostki wyposażone były w echosondy i miały możliwość sygnalizowania ewentualnie powstałych wypłyceń a w okresie objętym kontrolą nie było takich sygnałów.

Z wyjaśnień Burmistrz wynika, że w ramach prac badawczych Wydział Nawigacyjny Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prowadził badania analizy nawigacyjnej torów podejściowych, portów, terminali, kanałów portowych i nabrzeży przeładunkowych, analizy nawigacyjne dla sektora offshore – MFW. Badania batymetryczne przeprowadzało również Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej i korzystano w tym

⁶¹ Według § 9 Zarządzenia Nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich - w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu Puck wchodzi: Tor wodny o parametrach: 1) tor wodny do basenu rybackiego i jachtowego o długości 1,57 km, szerokości w dnie 30 m i głębokości technicznej 3,2 m, 2) przejście Głębinka o głębokości technicznej 3,5 m.

czasie z postoju w Porcie (ostatni postój ok. 2015/2016 r.). W 2020 r. prowadziła badania MW⁶² celem aktualizacji map morskich⁶³. Badania własne przeprowadzał również Urząd Morski w Gdyni.

Z informacji uzyskanych w Urzędzie wynika, że Administrator portu (MOKSiR) dysponował wynikami badań batymetrycznych, stanowiących dokumentację użytkowania budowli morskiej (§ 83 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych morskich budowli⁶⁴):

- udostępnionymi przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej z badań wykonanych na przełomie 2019/2020 r.,
- wykonanych 5 grudnia 2021 r. przez firmę NDI realizującą inwestycję dot. rozbudowy portu.

Badania te wykonywano z zachowaniem wymogów i warunków określonych w § 90 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych morskich budowli. W szczególności z uwagi na brak budowli przeznaczonych do przeładunku towarów i ładunków drobnicowych, masowych i kontenerów nie zaszły okoliczności wymagające częstszych badań.

(akta kontroli str. 812, 820, 1095-1100, 1198-1199, 1201-1265, 1743-1750)

3. W celu zapewnienia ochrony przeciwpożarowej w Porcie, tj. w ramach realizacji obowiązku wynikającego z art. 7 ust. 3 pkt 1 ustawy o portach morskich, przeprowadzane były w Przystani Jachtowej oraz w Porcie Rybackim przeglądy urządzeń przeciwpożarowych i gaśnic pod względem ich stanu technicznego i sprawności. Przeglądy te wykonano w maju 2019 r., 2020 r. oraz 2021 r. i obejmowały urządzenia pozostające we władaniu MOKSiR. W budynku bosmanatu będącym we władaniu Urzędu przeprowadzono w grudniu oraz czerwcu 2021 r. przegląd i konserwację sprzętu gaśniczego.

Z informacji uzyskanych w Urzędzie wynika, że w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w MOKSiR przeprowadzana była corocznie kontrola i analiza stanu bezpieczeństwa i higieny pracy, w której wskazane były informacje o pomieszczeniach i maszynach w zakresie spełniania wymogów bhp i ergonomii oraz o drożności pomieszczeń i dróg komunikacyjnych.

W obrębie Portu funkcjonowały instrukcje regulujące ww. tematykę, tj.

- Wewnętrzny Regulamin Portu Morskiego w Pucku⁶⁵ obejmujący m.in. zagadnienia związane z bezpieczeństwem i ochroną przeciwpożarową. Wyszczególniono w nim punkt dot. przepisów bezpieczeństwa i ochrony przeciwpożarowej, w którym określono m.in. że na terenie portu obowiązują ogólne przepisy ochrony przeciwpożarowej oraz wskazano czynności których zabrania się, takie jak np. stwarzanie sytuacji niebezpiecznych na akwenu, tarasowanie dróg przejazdowych, rozpalanie ognisk, pochodni lub też używanie bez potrzeby ratowniczych środków pirotechnicznych;
- wewnętrzne instrukcje dotyczące postępowania na wypadek powstania pożaru oraz ogólna instrukcja przeciwpożarowa,
- instrukcja bezpieczeństwa przeciwpożarowego portu jachtowego MOKSiR⁶⁶.

⁶² Marynarka Wojenna.

⁶³ Publikowane wyniki dostępne na stronie 3022_ark_18.jpg (1024×738) (bhmw.gov.pl).

⁶⁴ Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych (Dz. U. Nr 206, poz. 1516).

⁶⁵ Wprowadzony Zarządzeniem Nr 2/02/2022 Dyrektora MOKSiR z 14 lutego 2022 r., wcześniej Regulamin Portu Morskiego w Pucku z 1 marca 2017 r.

⁶⁶ Zatwierdzona w styczniu 2020 r.

W Urzędzie nie sporządzano planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych, o którym stanowi przepis art. 50a ust. 8 pkt 1 ustawy z o obszarach morskich RP oraz planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków – o którym stanowi przepis art. 9 ust. 1 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów.

W sprawie realizacji zadań podmiotu zarządzającego portem w zakresie określonym w art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy o portach morskich, tj. zapewnienia dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania Pani Burmistrz wyjaśniła, że na terenie portu odbierane były śmieci (odpady wymienione w Załączniku V Konwencji MARPOL – wszystkie rodzaje odpadów produktów spożywczych, gospodarczych eksploatacyjnych, z wyjątkiem świeżych ryb i ich części, które to odpady powstawały podczas normalnej eksploatacji statku i podlegały usuwaniu w sposób ciągły lub okresowy) - 20 03 01 - niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne - na podstawie indywidualnych umów z firmami usługowymi. Jak wyjaśniła Burmistrz, łodzie rybackie nie posiadają zbiorników do gromadzenia ścieków a w przypadku, gdyby zaistniała konieczność ich odbioru ze statków, Administrator Portu (MOKSiR) był w stanie zapewnić odbiór poprzez zlecenie usługi właściwej firmie. W porcie nie występowały odpady - pozostałości ładunkowe ze statków - ze względu na brak ruchu statków handlowych. Na dzień sporządzania pisma⁶⁷ opracowywana była procedura związana z odbiorem odpadów olejowych i ich mieszanin (wymienionych w Załączniku I Konwencji MARPOL) - 13 02 08* - inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe.

W okresie objętym kontrolą nie przeprowadzono na terenie portu kontroli:

- przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w zakresie nadzoru przeciwpożarowego,
- przez organy pełniące nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy, w tym Państwową Inspekcję Pracy.

(akta kontroli str. 959, 962, 972-1025, 1044, 1049, 1101-1114, 1128-1130, 1201, 1205, 1266-1278)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. W latach 2019-2020 w Budynku gospodarczo - socjalnym położonym na terenie Portu nie przeprowadzono wymaganych przepisami prawa budowlanego kontroli okresowych co najmniej raz w roku. Było to niezgodne z art. 62 ust. 1 pkt 1 Prawa budowlanego.

(akta kontroli str. 1174-1175)

Pani Burmistrz wyjaśniła, że stwierdzono brak jakichkolwiek dokumentów pozwalających wyjaśnić ten stan. Ponadto spowodowane było to dużą rotacją pracowników w Urzędzie oraz brakiem przyporządkowania danego zakresu obowiązków związanego z utrzymaniem i funkcjonowaniem Portu do konkretnego stanowiska pracy w Urzędzie.

(akta kontroli str. 1181, 1190)

2. Książkę obiektu budowlanego pn. Budynek gospodarczo-socjalny dla potrzeb rybaków założono dopiero w grudniu 2020 r., mimo, że obiekt oddano do użytkowania na podstawie pozwolenia na użytkowanie z 27 grudnia 2012 r. Było to niezgodne z art. 64 ust. 1 Prawa budowlanego oraz § 2 Rozporządzenia

⁶⁷ Nr ROP.050.26.2022.IRS z dnia 2 czerwca 2022 r.

Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego⁶⁸.

(akta kontroli str. 1174-1175)

Pani Burmistrz wyjaśniła, że spowodowane to było dużą rotacją pracowników w Urzędzie oraz brakiem przyporządkowania danego zakresu obowiązków związanego z utrzymaniem i funkcjonowaniem Portu do konkretnego stanowiska pracy w Urzędzie.

(akta kontroli str. 1181, 1189)

3. W Gminie nie sporządzano planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych. Było to niezgodne z art. 50a ust. 8 ustawy o obszarach morskich RP. W myśl ww. przepisu podmioty zarządzające portem, w zakresie ochrony przeciwpożarowej, oprócz pełnienia obowiązków wynikających z przepisów o ochronie przeciwpożarowej, są obowiązane do sporządzania, zgodnie z przepisami o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń wód portowych.

(akta kontroli str. 959)

Pani Burmistrz wyjaśniła, że wynikało to z przejętych zaszłości i braku weryfikacji takiej potrzeby w obecnym czasie. Ponadto przyczyną był brak jednoznacznych kompetencji co do zakresu sporządzenia ww. dokumentu, bądź zlecenia sporządzenia pomiędzy Urzędem a MOKSiR-em. Z wyjaśnień wynika, że z uwagi na stwierdzone braki zlecono opracowanie takiego dokumentu.

(akta kontroli str. 962)

4. W Gminie nie sporządzano planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków. Było to niezgodne z art. 9 ust. 1 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów. W myśl tego przepisu podmiot zarządzający portem lub przystanią morską jest obowiązany do opracowania planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków.

(akta kontroli str. 1044)

Pani Burmistrz wyjaśniła, że plan powinien być sporządzony przez MOKSiR i to na nim spoczywa obowiązek sporządzenia takiego planu. Niewykonanie wynika z braku jednoznacznych kompetencji co do zakresu obowiązków jego sporządzenia, bądź zlecenia sporządzenia pomiędzy Urzędem a MOKSiR-em.

(akta kontroli str. 1049)

OCENA CZĄSTKOWA

Efektywnie wykorzystywano jedynie mienie portu będące we władaniu MOKSiR. Stan techniczny zbadanych dwóch obiektów należących do Gminy nie budził zastrzeżeń. W przypadku jednego obiektu (z dwóch) w latach 2019-2020 nie przeprowadzono stosownie do wymogu art. 62 Prawa budowlanego wymaganych okresowych kontroli ich stanu technicznego oraz do grudnia 2020 r. nie prowadzono książki obiektu budowlanego. W Gminie nie sporządzano planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych, wbrew wymogom art. 50a ust. 8 ustawy o obszarach morskich RP. Stwierdzono ponadto nieprawidłowość polegającą na braku planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków, co było niezgodne z art. 9 ust. 1 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów. Badania batymetryczne były wykonywane z zachowaniem wymogów i warunków określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych morskich budowli.

⁶⁸ Dz. U. Nr 120, poz. 1134.

3. Prowadzenie gospodarki finansowo-księgowej oraz osiąganie planowanych wyników finansowych

Opis stanu
faktycznego

1. W latach 2019-2021⁶⁹ Urząd uzyskał przychody z zarządzania Portem w wysokości odpowiednio: 98,3 tys. zł, 92,9 tys. zł i 110,6 tys. zł. Były to wpływy z tytułu dzierżawy i najmu nieruchomości portowych.

Z informacji uzyskanych w Urzędzie wynika, że w latach 2019-2021⁷⁰ MOKSiR uzyskał przychody z zarządzania Portem w wysokości odpowiednio: 548,6 tys. zł, 492,1 tys. zł i 569,1 tys. zł, w tym:

- z tytułu dzierżawy i najmu nieruchomości portowych odpowiednio: 35,9 tys. zł, 38,8 tys. zł i 50,2 tys. zł,
- z tytułu dzierżawy oraz najmu obiektów, urządzeń i instalacji portowych odpowiednio: 67,4 tys. zł, 64,3 tys. zł i 70,6 tys. zł,
- z opłat portowych, odpowiednio: 276,9 tys. zł, 297,8 tys. zł i 320,9 tys. zł,
- z opłat za usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej, odpowiednio: 57,3 tys. zł, 35,6 tys. zł i 34,4 tys. zł,
- z innych tytułów⁷¹ odpowiednio: 111,1 tys. zł, 55,6 tys. zł i 93,0 tys. zł.

(akta kontroli str. 1078-1079)

W latach 2019-2021 w Urzędzie poniesiono koszty na funkcjonowanie Portu w wysokości odpowiednio: 146,6 tys. zł, 167,2 tys. zł oraz 44,20 tys. zł, w tym:

- amortyzacja odpowiednio: 106,1 tys. zł, 117,2 tys. zł oraz 0,90 tys. zł,
- zużycie materiałów i energii odpowiednio: 30,4 tys. zł, 36,5 tys. zł, nie poniesiono,
- usługi obce odpowiednio: nie poniesiono, 11,9 tys. zł oraz 41,7 tys. zł,
- pozostałe koszty rodzajowe odpowiednio: 10,1 tys. zł oraz 1,6 tys. zł oraz 1,6 tys. zł.

Z informacji uzyskanych w Urzędzie wynika, że w latach 2019-2021 w MOKSiR-ze poniesiono koszty na funkcjonowanie Portu w wysokości odpowiednio: 1247,8 tys. zł, 992,9 tys. zł oraz 775,7 tys. zł, w tym:

- amortyzacja odpowiednio: 617,0 tys. zł, 411,7 tys. zł oraz 164,6 tys. zł,
- zużycie materiałów i energii odpowiednio: 112,2 tys. zł, 95,3 tys. zł oraz 113,2 tys. zł,
- usługi obce odpowiednio: 108,4 tys. zł, 63,4 tys. zł oraz 80,4 tys. zł,
- podatki i opłaty odpowiednio: 17,7 tys. zł, 17,1 tys. zł oraz 20,8 tys. zł,
- wynagrodzenia odpowiednio: 302,8 tys. zł, 319,3 tys. zł oraz 293,2 tys. zł,
- ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia odpowiednio: 57,6 tys. zł, 58,3 tys. zł oraz 63,5 tys. zł,
- pozostałe koszty rodzajowe odpowiednio: 31,7 tys. zł, 27,5 tys. zł oraz 39,7 tys. zł.

(akta kontroli str. 1080)

W poszczególnych latach 2019-2021 wartość aktywów trwałych (majątku) Portu w posiadaniu Urzędu wynosiła odpowiednio: 5125,3 tys. zł, 5125,3 tys. zł i 10 306,9 tys. zł, w tym:

- grunty własne odpowiednio: 1371,4 tys. zł, 1371,4 tys. zł i 1371,4 tys. zł,
- budynki i budowle odpowiednio: 3379,5 tys. zł, 3379,5 tys. zł i 3379,5 tys. zł,

⁶⁹ Według stanu na dzień 31 grudnia każdego roku.

⁷⁰ Według stanu na dzień 31 grudnia każdego roku.

⁷¹ Refaktury za media, organizacja imprez.

- obiekty, urządzenia i instalacje odpowiednio: 172,4 tys. zł, 172,4 tys. zł i 552,0 tys. zł,
- środki transportu odpowiednio: 146,4 tys. zł, 146,4 tys. zł i 4,9 tys. zł,
- pozostałe środki trwałe odpowiednio: 55,6 tys. zł, 55,6 tys. zł i 66,9 tys. zł,
- inwestycje rozpoczęte w 2021 r. 4932,2 tys. zł.

Z informacji uzyskanych w Urzędzie wynika, że w poszczególnych latach 2019-2021 wartość aktywów trwałych (majątku) Portu w posiadaniu MOSKiR-u wynosiła odpowiednio: 8549,5 tys. zł, 8549,5 tys. zł i 8811,5 tys. zł, w tym:

- grunty własne odpowiednio: 1496,9 tys. zł, 1496,9 tys. zł i 1496,9 tys. zł,
- budynki i budowle odpowiednio: 4508,5 tys. zł, 4508,5 tys. zł i 4508,5 tys. zł,
- obiekty, urządzenia i instalacje odpowiednio: 1667,8 tys. zł, 1667,8 tys. zł i 1736,0 tys. zł,
- środki transportu odpowiednio: 778,4 tys. zł, 778,4 tys. zł i 925,5 tys. zł,
- pozostałe środki trwałe odpowiednio: 97,9 tys. zł, 97,9 tys. zł i 130,7 tys. zł,
- inwestycje rozpoczęte w 2021 r. 13,9 tys. zł.

(akta kontroli str. 1076-1077)

Ponadto, w odniesieniu do utworzonej w 2019 r. Spółki Invest Puck z informacji uzyskanych w Urzędzie wynika, że w poszczególnych latach 2019-2021 w ww. spółce:

- poniesiono koszty na realizowane zadanie inwestycyjne pn. „Rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich – ETAP I” dotyczące Portu w wysokości odpowiednio: 6,1 tys. zł, 15,0 tys. zł oraz 5003,3 tys. zł,
- wartość aktywów trwałych portu wynosiła odpowiednio: 5,0 tys. zł, (środki trwałe w budowie), 5,0 tys. zł (środki trwałe w budowie), 5000,0 tys. zł (inwestycje długoterminowe),
- nie uzyskano przychodów z zarządzania Portem.

(akta kontroli str. 1742-1743, 1747)

2. Wskaźnik produktywności majątku stanowiącego mienie portu Urzędu w 2019 r. wyniósł 2,28%, w 2020 r. – 2,21% i w 2021 r. – 1,18%. Wskaźnik stopnia zużycia majątku trwałego Urzędu w 2019 r. wyniósł 15,91%, w 2020 r. – 18,20% i w 2021 r. – 9,06%.

Z informacji uzyskanych w Urzędzie wynika, że wskaźnik produktywności majątku MOKSiR-u stanowiącego mienie portu w 2019 r. wyniósł 6,42%, w 2020 r. – 5,76% i w 2021 r. – 6,46%. Wskaźnik stopnia zużycia majątku trwałego MOKSiR-u w 2019 r. wyniósł 65,27%, w 2020 r. – 70,09% i w 2021 r. – 71,55%.

W latach 2019-2020 w Urzędzie uzyskiwano ujemne wyniki finansowe (stratę) z działalności dotyczącej Portu, która w 2019 r. wynosiła 48,3 tys. zł a w 2020 r. – 74,3 tys. W 2021 r. wypracowano zysk w wysokości 66,4 tys. zł.

Pani Burmistrz wyjaśniła, że przyczyną ponoszenia strat był m.in. teren zielonej oraz miejskiej plaży, które miały być ogólnodostępne dla mieszkańców oraz turystów i nie były pobierane opłaty. Pomieszczenia budynku gospodarczo-socjalnego udostępniono uchodźcom z Ukrainy (w celu realizacji zadań związanych z pomocą obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa), w związku z powyższym brak było możliwości uzyskiwania przychodów z działalności gospodarczej. Ponadto z powodu pandemii COVID-19 brak było możliwości pozyskania dzierżawców sezonowych oraz całorocznych na obiekty gastronomiczne (mniejsza ilość podmiotów gospodarczych zainteresowanych dzierżawą sezonową – spadek przychodów o 5,45 % w roku 2020 r. w stosunku do roku 2019 r., w przypadku

całorocznych kilka podmiotów wycofało się z możliwości dzierżawy budynku gospodarczo-socjalnego na cele gastronomiczne). Pani Burmistrz wyjaśniła, że nie było zgody na uruchomienie rejsów na wodach Zatoki Puckiej oraz zgody Urzędu Morskiego na uruchomienie taksówki wodnej na wodach Zatoki Puckiej. Ponadto w przypadku budynku gospodarczo-socjalnego obowiązywał 5 letni okres trwałości projektu.

Na podstawie informacji przedłożonych przez Urząd w latach 2019-2021 w MOKSiR-ze uzyskiwano ujemne wyniki finansowe (stratę) z działalności dotyczącej Portu. Strata wyniosła w 2019 r. 699,2 tys. zł, w 2020 r. 500,8 tys. zł oraz w 2021 r. 206,6 tys. zł.

Pani Burmistrz wyjaśniła, że przyczyną ponoszenia strat był m.in. teren plaży miejskiej, który w założeniu miał być ogólnodostępny dla mieszkańców oraz turystów i wobec tego nie pobierano opłat za wstęp. Ponadto z powodu pandemii COVID-19 brak było możliwości pozyskania dzierżawców sezonowych oraz całorocznych na obiekty gastronomiczne (mniejsza ilość podmiotów zainteresowanych dzierżawą sezonową co spowodowało spadek przychodów o 10,3% w roku 2020 r. w stosunku do roku 2019 r.)

(akta kontroli str. 959, 963, 1042-1075, 1080-1082, 1090-1094)

3. Pani Burmistrz przyjęła w Urzędzie zasady rachunkowości Zarządzeniem w sprawie zasad prowadzenia rachunkowości⁷², zgodnie z którym środki trwałe ewidencjonowane były w podziale na:

- podstawowe środki trwałe na koncie 011 - Środki trwałe - prowadzona według poszczególnych grup rodzajowych środków trwałych,
- pozostałe środki trwałe na koncie 013 - Pozostałe środki trwałe - prowadzona według poszczególnych rodzajów obiektów i dla każdego rodzaju przedmiotów osobno. Środki o jednakowych cechach ujęte grupowo wg zakupów.

Na podstawie weryfikacji dokumentacji do ośmiu elementów infrastruktury portowej (drogowej, wodociągowej, kanalizacyjnej, elektroenergetycznej, ochrony przeciwpożarowej, linii kablowych zasilających, instalacji elektrycznych oświetlenia i punktów poboru energii) określonej w Zarządzeniu nr 15 Dyrektora UMG oraz dwóch nieuwzględnionych w ww. dokumencie ustalono, że zostały prawidłowo ujęte (poza jednym) w księgach rachunkowych Urzędu na koncie 011 - Środki trwałe. Zapisy na kontach księgowych były poprawne i zgodne z obowiązującymi zasadami rachunkowości przyjętymi w Zarządzeniu w sprawie zasad prowadzenia rachunkowości. Środki trwałe zostały ujęte w księdze inwentarzowej środków trwałych, która była prowadzona komputerowo z podziałem na grupy i pozwalała na ustalenie wartości środków trwałych w poszczególnych grupach. Szczegółowa charakterystyka środków trwałych prowadzona była na indywidualnych kartotekach środka trwałego, które zawierały między innymi dane takie jak: nr inwentarzowy, nazwę środka trwałego, charakterystykę/opis przedmiotu, datę zakupu/nabycia, datę przyjęcia do użytkowania (dokument „OT”), klasyfikację rodzajową środka trwałego, wartość początkową środka trwałego, stawkę amortyzacji.

Jeden obiekt tj. molo nad hangarami żeglarskimi w porcie jachtowym, został ujęty w ewidencji księgowej Urzędu zamiast MOKSiR-u. Było to niezgodne z art. 24 ust. 1 ustawy o rachunkowości.

(akta kontroli str. 1279-1345, 1538-1602)

⁷² Zarządzeniem Nr 31/2018 z dnia 1 lutego 2018 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rachunkowości oraz jednolitego planu kont dla Urzędu Miasta w Pucku, Straży Miejskiej w Pucku, Puckiego Klubu Malucha.

Badane zadanie inwestycyjne pn. Stworzenie systemu ICT do graficznej prezentacji wczesnośredniowiecznego portu w Pucku wraz z aplikacją na urządzenia mobilne - dostarczenie kompatybilnego zestawu do wyświetlania aplikacji w formacie AR/VR dla zadania: Zwizualizowanie zatopionego Portu Średniowiecznego w Pucku w ramach projektu „VirtualArch - Visualize to Valorize” było prawidłowo ujęte w ewidencji środków trwałych na koncie 011 „Środki trwałe”⁷³ oraz na koncie 020 „Wartości niematerialne i prawne”. Dokumenty przyjęcia do używania środka trwałego zostały terminowo i prawidłowo zaksięgowane.

Badane zadanie inwestycyjne pn. Pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu dla zadania „Rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia rozwoju jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich” (ETAP I) do dnia sporządzania kontroli nie zostało ostatecznie rozliczone i było ujęte w księgach na koncie 080 „Środki trwałe w budowie – inwestycje”.

(akta kontroli str. 1279-1345, 1603-1609)

W trakcie inwentaryzacji przeprowadzonej do 31 grudnia 2020 r. na podstawie Zarządzenia nr 170/2020 Burmistrza Miasta Puck z 13 listopada 2020 r. sporządzono zestawienie sald inwentaryzowanej grupy składników aktywów (w tym będących mieniem portu), na podstawie art. 18 ust. 2 ustawy o rachunkowości.

(akta kontroli str. 1610-1652)

Prawidłowość ujęcia środków trwałych według KŚT zweryfikowano na podstawie sześciu obiektów infrastruktury portowej, tj.

- infrastrukturę drogową ujęto w grupie 02 - Obiekty inżynierii lądowej i wodnej, symbol układu klasyfikacyjnego - 22220, numer inwentarzowy OU0077 i OZ0001,
- infrastrukturę kanalizacyjną ujęto w grupie 02 - Obiekty inżynierii lądowej i wodnej, symbol układu klasyfikacyjnego – 21211, numer inwentarzowy OR0074,
- instalacje elektryczne punktów poboru energii ujęto w grupie 01 – Budynki, symbol układu klasyfikacyjnego – 10105, numer inwentarzowy BB0006,
- budynek gospodarczo - socjalny ujęto w grupie 01 – Budynki, symbol układu klasyfikacyjnego – 10105, numer inwentarzowy BB0006,
- Fragment ul. Żeglarzy o długości 60m ujęto w grupie 02 - Obiekty inżynierii lądowej i wodnej, symbol układu klasyfikacyjnego – 22220, numer inwentarzowy OU0067,
- molo nad hangarami⁷⁴ ujęto w grupie 02- obiekty inżynierii lądowej i wodnej, symbol układu klasyfikacyjnego - 22224, numer inwentarzowy OP0002.

Powyższe symbole były zgodne z Rozporządzeniem w sprawie KŚT⁷⁵.

(akta kontroli str. 1767)

W ewidencji KŚT⁷⁶ Urzędu prowadzonej pn. „Stany bieżące – bilansowo grupy: 0000-80809”⁷⁷ nie było środków trwałych ujętych w pozycji „grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi” (w ramach akwenów portowych).

(akta kontroli str. 1592-1602)

⁷³ Zgodnie ze szczegółowymi zasadami prowadzenia rachunkowości oraz jednolitego planu kont obowiązujących w Urzędzie, wprowadzonych Zarządzeniem nr 31/2018 Burmistrza Miasta Pucka z 1 lutego 2018 r.

⁷⁴ Obiekt ujęty w ewidencji księgowej Urzędu (zamiast MOKSiR).

⁷⁵ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 października 2016 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych (KŚT) (Dz. U. poz. 1864).

⁷⁶ Klasyfikacja Środków Trwałych.

⁷⁷ Wg stanu na dzień 31 marca 2022 r.

Nie było obiektów, instalacji czy urządzeń będących środkami trwałymi Urzędu, które nie nadawały się do eksploatacji.

(akta kontroli str. 812, 816, 820)

4. W okresie objętym kontrolą opłaty portowe w Porcie pobierał MOKSiR. Przychody z tego tytułu wyniosły w latach 2019-2021 r. odpowiednio: 276,9 tys. zł, 297,8 tys. zł i 320,9 tys. zł. Były to opłaty przystaniowe. Ich wysokość była określona w cennikach opłat ustalanych przez Dyrektora MOKSiR-u na podstawie Regulaminu portu⁷⁸ (ustalonego przez Dyrektora MOKSiR-u).

Zgodnie z zapisami III pkt 10 Regulaminu portu obowiązującego od 1 marca 2017 r. oraz §3 pkt 11 Regulaminu portu obowiązującego od 1 kwietnia 2022 r. Dyrektor MOKSiR mógł zwolnić jednostkę z opłat. W cennikach usług dotyczących „basenu rybackiego”⁷⁹ zawarte były zapisy o treści „Zwalnia się z opłat rybaków licencjonowanych (nie dotyczy działalności turystycznej)” a w cenniku z 1 maja 2022 r. – rybak licencjonowany zarejestrowany w Pucku - bezpłatnie po złożeniu deklaracji. Zastępca Burmistrza wyjaśnił, że brak było zapisów o niepobieraniu opłat – zwolnień wojska, policji natomiast nie pobierano od nich opłat (dla przykładu był postój jednostki Policji).

Zastępca Burmistrza ponadto wyjaśnił, że opłat tonażowych nie pobierano z powodu braku rozładunku i przeładunku w porcie. Nie pobierano opłat pasażerskich, ponieważ przy nabrzeżach pobierane były jedynie opłaty postojowe i Gmina nie posiadała nabrzeża przeznaczonego do obsługi pasażerskiej.

Opłaty portowe pobierane przez MOKSiR nie były przekazywane do Gminy. Zastępca Burmistrza oraz Pani Skarbnik złożyli podobne wyjaśnienia, wskazując, że MOKSiR jest zakładem budżetowym w rozumieniu ustawy o finansach publicznych⁸⁰, którego organem prowadzącym jest Gmina. Wykonuje odpłatnie zadania wynikające ze statutu, pokrywając koszty swojej działalności do której należy m.in.: utrzymanie infrastruktury portowej w Pucku, pokrycie bieżących kosztów utrzymania Portu z przychodów własnych w tym min. z opłat portowych.

Wyjaśnili, że podstawą gospodarki finansowej samorządowego zakładu budżetowego jest roczny plan finansowy a zgodnie z art. 247 ustawy o finansach publicznych zarząd jednostki samorządu terytorialnego sprawuje ogólny nadzór nad realizacją, określonych uchwałą budżetową, dochodów i wydatków, przychodów i rozchodów budżetu jednostki samorządu terytorialnego. Pobierane opłaty portowe przez MOKSiR stanowiły przychód samorządowego zakładu budżetowego, który był przeznaczany zgodnie z art. 9 ust. 2 ustawy o portach morskich na wydatki związane z: utrzymaniem i modernizacją infrastruktury portowej, realizacją innych zadań wynikających z przedmiotu jego działalności, pokryciem jego bieżących kosztów utrzymania, w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów zgodnie z art. 254 ustawy o finansach publicznych. Wskazali, że nie doszło do uszczuplenia dochodów Gminy w tym zakresie, ponieważ środki finansowe pozyskane przez MOKSiR z opłat portowych wydatkowane były na utrzymanie i działalność Portu, na który Gmina musiała przekazać dotację przedmiotową MOKSiR-owi. W momencie gdy zakład budżetowy pozyskuje jako przychody własne środki z opłat portowych i nie odprowadza ich do budżetu Gminy, to nie zwiększa ona kwoty dotacji na utrzymanie i działalność Portu, którym zarządza MOKSiR.

⁷⁸ Regulamin obowiązujący od 1 marca 2017 r. oraz od 1 kwietnia 2022 r.

⁷⁹ Z 1 maja 2017 r., z 1 maja 2019 r.

⁸⁰ Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305 ze zm.).

W Urzędzie uzyskane w latach 2019-2022 (I kwartał) przychody o których mowa w art. 9 ust. 1 ustawy o portach morskich były przeznaczone na cele zgodne z art. 9 ust. 2 ustawy o portach morskich.

(akta kontroli str. 1026-1044, 1047-1049, 1080-1082, 1266-1278, 1743, 1748, 1751-1754)

Zastępca Burmistrza wyjaśnił, że przychody generowane przez Gminę z działalności Portu nie pokrywały wszystkich potrzeb związanych z utrzymaniem infrastruktury portowej, a w szczególności nie pokrywały wysokich nakładów związanych z budową, rozbudową i modernizacją tej infrastruktury. Przykładem jest inwestycja pn. „Rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia rozwoju jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich”, której szacowany koszt wynosi 34 055,2 tys. zł. a prace budowlane rozpoczęły się w 2021 r.

W 2019 r. przychody Urzędu, jakie generował Port wyniosły 98,3 tys. zł, wydatki ogółem 302,3 tys. zł, w tym na inwestycje 259,5 tys. zł. W 2020 r. przychody z Portu to kwota 92,9 tys. zł, a wydatki ogółem 50,0 tys. zł. Nadwyżkę z tego tytułu przeznaczono na wydatki inwestycyjne w 2021 r. W 2021 r. przychody jakie generował Port wyniosły 110,6 tys. zł, wydatki ogółem - 6528,5 tys. zł, w tym wydatki na inwestycje 6485,2 tys. zł.

(akta kontroli str. 1026-1040, 1044, 1048, 1082, 1432-1537)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. Nakłady poniesione w 2005 r. w wysokości 65,0 tys. zł na modernizację obiektu „molo nad hangarami żeglarskimi w porcie jachtowym”, przekazanego na podstawie decyzji⁸¹ w sprawie ustanowienia trwałego zarządu z 31 grudnia 2002 r. do MOKSiR-u, ujęto w ewidencji środków trwałych Urzędu na koncie 011.

Zgodnie z definicją legalną środków trwałych określoną w art. 3 ust. 1 pkt 15 ustawy o rachunkowości przez środki trwałe rozumie się, z zastrzeżeniem pkt 17, rzeczowe aktywa trwałe i zrównane z nimi, o przewidywanym okresie ekonomicznej użyteczności dłuższym niż rok, kompletne, zdatne do użytku i przeznaczone na potrzeby jednostki. Przedmiotowe molo nie stanowiło środka trwałego przeznaczonego na potrzeby jednostki (Urzędu). Powyższe stanowiło naruszenie art. 24 ust. 1 ustawy o rachunkowości, zgodnie z którym księgi rachunkowe powinny być prowadzone rzetelnie, bezbłędnie, sprawdzalnie i bieżąco.

W konsekwencji skutkowało to zawyżeniem wartości aktywów trwałych wykazywanych w bilansie Urzędu za 2019 r. o 42,2⁸² tys. zł, za 2020 r. o 40,6⁸³ tys. zł oraz 2021 r. o 39,0⁸⁴ tys. zł oraz zawyżeniem kosztów amortyzacji wykazywanych w rachunku zysków i strat Urzędu za 2019 r. o 1,6 tys. zł, za 2020 r. – 1,6 tys. zł oraz za 2021 r. - 1,6 tys. zł.

(akta kontroli str. 1200, 1203-1204, 1653-1740, 1743, 1751, 1755-1766)

Pani Burmistrz wyjaśniła, że obiekt ten ujęto w ewidencji środków trwałych Urzędu, ponieważ w 2005 r. poniesiono nakłady na jego modernizację tj. opłacono faktury, które pierwotnie miał zapłacić MOKSiR. Urząd był płatnikiem tych faktur (z powodu braku środków finansowych MOKSiR).

⁸¹ AUBG-7224/213/02.

⁸² Różnica między wartością brutto 65 000,0 zł a wartością umorzenia 22 750,5 zł.

⁸³ Różnica między wartością brutto 65 000,0 zł a wartością umorzenia 24 375,6 zł.

⁸⁴ Różnica między wartością brutto 65 000,0 zł a wartością umorzenia 26 000,6 zł.

Z powodu niedopatrzenia wynikającego z nadmiaru obowiązków i niedoboru kadr w Urzędzie w/w nakłady wprowadzono na stan środków trwałych Urzędu. Poinformowała, że nieprawidłowość ta zostanie zaktualizowana i wyksięgowanie tych nakładów nastąpi po zakończeniu inwestycji. Wynika to z konieczności zebrania wszystkich kosztów dotyczących modernizacji tego obiektu przez Gminę i dokonania jednego wspólnego księgowania dokumentem PT (protokół przekazania - przejęcia środka trwałego), który będzie zawierać powyższe wartości.

Pani Skarbnik wyjaśniła, że w momencie poniesienia przez Urząd kosztów związanych z modernizacją tego obiektu, wydatki związane z wykonaniem tych prac musiały zostać ujęte w budżecie i w księgach Urzędu, a nie w księgach MOKSiR. Nakładów tych nie wyksięgowano, gdyż była duża rotacja pracowników oraz brak przyporządkowania danego zakresu obowiązków związanego z utrzymaniem i funkcjonowaniem portu do konkretnego stanowiska pracy w Urzędzie. Z wyjaśnień wynika, że dokonywano odpisów umorzeniowych ww. środka trwałego, gdyż traktowano go jako własność Urzędu.

(akta kontroli str. 1203-1204, 1739-1740, 1748, 1754)

OCENA CZĄSTKOWA W Urzędzie prawidłowo prowadzono ewidencję aktywów stanowiących infrastrukturę portową (z wyjątkiem jednego przypadku). Stwierdzono nierzetelne ujęcie w ewidencji księgowej Urzędu obiektu „molo nad hangarami żeglarskimi w porcie jachtowym” (z badanych 10). Skutkowało to zawyżeniem wartości aktywów trwałych wykazywanych w bilansie Urzędu za 2019 r. o 42,2 tys. zł, za 2020 r. - 40,6 tys. zł oraz za 2021 r.- 39,0 tys. zł oraz zawyżeniem kosztów amortyzacji wykazywanych w rachunku zysków i strat Urzędu za 2019 r. o 1,6 tys. zł, za 2020 r. – 1,6 tys. zł oraz za 2021 r.- 1,6 tys. zł. Uzyskiwane przez Urząd przychody z zarządzania Portem z tytułu dzierżawy i najmu nieruchomości portowych w Pucku wydatkowano na cele zgodne z art. 9 ust. 2 ustawy o portach morskich.

IV. Uwagi i wnioski

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

- Wnioski**
- 1) Sporządzenie planu rozwoju Portu, zgodnie z wymogami art. 7 ust. 2a ustawy o portach morskich.
 - 2) Formalne powierzenie MOKSiR zadań, o jakich mowa w art. 7 ust. 1 ustawy o portach morskich oraz określenie warunków ich realizacji.
 - 3) Sporządzenie planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych Portu, zgodnie z wymogami art. 50a ust. 8 ustawy o obszarach morskich RP.
 - 4) Sporządzenie planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków, zgodnie z wymogami art. 9 ust. 1 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów.
 - 5) Wyksięgowanie nakładów poniesionych na modernizację obiektu „molo nad hangarami żeglarskimi w porcie jachtowym” z ewidencji księgowej konta 011 Urzędu.

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

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

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Gdańsk, dnia 24 czerwca 2022 r.

Kontroler
Renata Jabłonowska
Starszy inspektor kontroli państwowej

Renata Jabłonowska
.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku
p.o. Wicedyrektor

2 cp.

p.o. WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku
Ewa Duszka
.....
podpis

WILLIAM L. B. & COMPANY, INC.
1000 PINE STREET, NEW YORK, N. Y.
10036