



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie

LSZ.410.003.02.2016
P/16/093

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Szczecinie
ul. Jacka Odrowąża 1, 71-420 Szczecin
T +48 91 831 39 00, F +48 91 831 39 66
lsz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/093 – Bezpieczeństwo obiektów infrastruktury krytycznej.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie
Kontrolerzy	Radosław Kropiowski, główny specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 98854 z dnia 18 stycznia 2016 r. Mirela Zając, specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 99624 z dnia 29 stycznia 2016 r. Małgorzata Wejwer, starszy inspektor k.p., upoważnienie do kontroli nr 99636 z dnia 14 marca 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-6)
Jednostka kontrolowana	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin ¹ .
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dariusz Słaboszewski, Prezes Zarządu ² – Dyrektor Naczelny od 1.03.2016 r. ³ , (dowód: akta kontroli str. 7-11)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna⁴

ZMPSiŚ S.A. sporządził dwa plany ochrony infrastruktury krytycznej (dla Portu w Szczecinie i Portu w Świnoujściu)⁵, o których mowa w ustawie z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym⁶, zawierające wszystkie elementy określone w § 2 ust. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2010 r. w sprawie planów ochrony infrastruktury krytycznej⁷. Zostały one opracowane w terminie 9 miesięcy od daty otrzymania informacji o ujęciu w *Jednolitym wykazie obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej z podziałem na systemy*⁸.

Przy sporządzaniu Planów Ochrony Portów, Spółka wykorzystwała plany ochrony obiektów portowych, sporządzone na podstawie ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich⁹, w tym Międzynarodowego Kodeksu dla Ochrony Statków i Obiektów Portowych¹⁰ oraz plan ochrony fizycznej, sporządzony na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób

¹ Dalej: ZMPSiŚ S.A. lub Spółka.

² Dalej: Prezes.

³ Igor Frydrykiewicz, p.o. Prezesa Zarządu od 21.01.2016 r. do 29.02.2016 r., Zbigniew Miklewicz, Prezes Zarządu – Dyrektor Naczelny od 19.03.2014 r. do 21.01.2016 r., Krzysztof Sadowski, p.o. Prezesa Zarządu – Dyrektora Naczelnego od 4.12.2013 r. do 18.03.2014 r., Ryszard Warzocha, Prezes Zarządu – Dyrektor Naczelny od 30.06.2013 r. do 4.12.2013 r., Jarosław Siergiej, Prezes Zarządu – Dyrektor Naczelny od 23.09.2008 r. do 29.06.2013 r.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen częściowych dotyczących działalności w badanym obszarze: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową.

⁵ Dalej: Plany Ochrony Portów.

⁶ Dz. U. z 2013 r. poz. 1166, ze zm. Dalej: ustawa o zarządzaniu kryzysowym.

⁷ Dz. U. Nr 83, poz. 542. Dalej: rozporządzenie w sprawie planów ochrony IK.

⁸ Dalej: wykaz.

⁹ Dz. U. z 2016 r. poz. 49. Dalej: ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich.

¹⁰ Międzynarodowy kodeks dla ochrony statków i obiektów portowych, przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r. Rezolucją Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów-Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz. U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016), dalej: Kodeks ISPS (ISPS - International Ship and Port Facility Security Code).

i mienia¹¹. Plany Ochrony Portów zostały uzgodnione z właściwymi terytorialnie podmiotami, wymienionymi w § 4 ust. 1 pkt 1 lit. a-h rozporządzenia w sprawie planów ochrony IK oraz ministrem we właściwości, którego znajdował się system, do którego została zaliczona portowa infrastruktura krytyczna¹², a następnie przekazane do zatwierdzenia przez dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa¹³.

Spółka wyznaczyła w terminie 30 dni od dnia otrzymania wykazu, osobę odpowiedzialną za utrzymywanie kontaktów z podmiotami właściwymi w zakresie ochrony IK. W Planach Ochrony Portów została określona współpraca z administracją publiczną, tj. RCB, Wojewodą Zachodniopomorskim¹⁴, Prezydentem Miasta Szczecin, Prezydentem Miasta Świnoujście.

W celu przybliżenia zasad bezpieczeństwa i powszechnej znajomości, stosowania i zapewnienia właściwego stosunku pracowników do zasad bezpieczeństwa, Spółka prowadziła w latach 2013-2016 (I kwartał) działania informacyjno-edukacyjne.

W zakresie ochrony IK Spółka opracowała i stosowała procedury mające na celu minimalizację ryzyka zakłócenia funkcjonowania IK przez osoby lub przedmioty, które znalazły się na terenie portów w sposób nieuprawniony oraz przez osoby mające dostęp autoryzowany.

[...]¹⁵.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Opracowywanie i wdrażanie planów ochrony infrastruktury krytycznej.

Opis stanu
faktycznego

1.1. Zgodnie z art. 5 ustawy o ochronie osób i mienia ZMPSiŚ S.A. podlegał obowiązkowej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne¹⁶ lub odpowiednie zabezpieczenie techniczne na mocy decyzji Ministra Skarbu Państwa nr 203 z dnia 25 sierpnia 2000 r. ze zm.

(dowód: akta kontroli str. 12-16,18)

ZMPSiŚ S.A., zgodnie z art. 5b ust. 7 pkt 4 ustawy o zarządzaniu kryzysowym, 13.05.2013 r. otrzymał od dyrektora RCB informację o ujęciu w wykazie. Z powodu niewłaściwie określonej nazwy obiektu, Spółka 23.05.2013 r. przesłała do dyrektora RCB odwołanie od treści wykazu i 21.10.2013 r. otrzymała poprawiony wykaz. W przedmiotowym piśmie do RCB została wskazana osoba odpowiedzialna za utrzymywanie kontaktów z podmiotami właściwymi w zakresie ochrony IK, co było zgodne z art. 6 ust. 5a ustawy o zarządzaniu kryzysowym. [...]¹⁷

(dowód: akta kontroli str. 12-18, 176-178, 372-373)

¹¹ Dz. U. z 2014 r. poz. 1099, ze zm. Dalej: ustawa o ochronie osób i mienia.

¹² Dalej: IK.

¹³ Dalej: RCB.

¹⁴ Dalej: Wojewoda.

¹⁵ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

¹⁶ Dalej: SUFO.

¹⁷ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

1.2. Stosownie do § 3 rozporządzenia w sprawie planów ochrony IK został zachowany termin sporządzenia planów ochrony IK¹⁸. Prace nad wykonaniem Planów Ochrony Portów zostały zakończone 15.04.2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 372-377)

1.3. Plany Ochrony Portów w Szczecinie i Świnoujściu zawierały wszystkie elementy określone w § 2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie planów ochrony IK.

(dowód: akta kontroli str. 913-916)

[...] ¹⁹ Plany zostały zatwierdzone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz uzgodnione z Komendantem Nadodrzańskim²⁰ i Morskiego²¹ Oddziału Straży Granicznej, a także z działającym z upoważnienia Wojewody dyrektorem Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie.

(dowód: akta kontroli str. 1318-1335)

1.4. Plany Ochrony Portów zostały skierowane do uzgodnień z podmiotami wymienionymi w § 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie planów ochrony IK, tj. Wojewodą, Zachodniopomorskim Komendantem Wojewódzkim Straży Pożarnej w Szczecinie, Komendantem Wojewódzkim Policji w Szczecinie²², Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie, Zachodniopomorskim Wojewódzkim Inspektorem Nadzoru Budowlanego w Szczecinie, Granicznym Lekarzem Weterynarii w Szczecinie, Dyrektorem Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Szczecinie, Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz Ministrem Infrastruktury i Rozwoju.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 385-393)

1.5. Uzgodnienie Planów Ochrony Portów nastąpiło poprzez podpisanie arkuszy uzgodnień. ZMPSiŚ S.A. nie posiada informacji dotyczących dat otrzymania Planów Ochrony Portów przez ww. podmioty. Arkusze uzgodnień zostały podpisane przez podmioty właściwe terytorialnie wymienione w § 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie planów ochrony IK w terminie od 1 do 20 dni, a w przypadku Ministra Infrastruktury i Rozwoju w terminie 49 dni (licząc od daty wysłania).

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 378-381)

1.6. Plany Ochrony Portów wraz z arkuszami uzgodnień zostały przedłożone do zatwierdzenia dyrektorowi RCB 09.02.2015 r., tj. w terminie 87 dni od daty dokonania ostatniego uzgodnienia.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 372-373)

Kierownik Działu Bezpieczeństwa Portów oświadczył, że naruszenie terminu określonego w § 4 ust. 6 rozporządzenia w sprawie planów ochrony IK było spowodowane koniecznością wprowadzenia istotnych zmian zgłoszonych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przy uwzględnieniu wprowadzonych od 1.12.2014 r. zmian organizacyjnych w Spółce oraz uwag RCB, po ocenie pierwszych planów ochrony, zawartych w piśmie z 31.12.2014 r.

(dowód: akta kontroli str. 394-395)

¹⁸ 9 miesięcy od daty otrzymania od dyrektora RCB informacji o ujęciu w wykazie (licząc od daty otrzymania poprawionego wykazu, tj. 21.10.2013 r.).

¹⁹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

²⁰ Plany dotyczące obiektów portowych położonych w porcie w Szczecinie.

²¹ Plany dotyczące obiektów portowych położonych w porcie w Świnoujściu.

²² Dalej: Komendantem KWP.

1.7. Uwagi do Planów Ochrony Portów zostały zgłoszone przez Komendanta KWP, Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, Wojewodę oraz Ministra Infrastruktury i Rozwoju, którzy pisemnie wskazali elementy wymagające poprawy lub uzupełnienia. Komendant KWP odesłał Plany Ochrony Portów bez uzgodnienia i po usunięciu nieścisłości, uzgodnił je po ponownym przesłaniu, a pozostałe podmioty uzgodniły Plany Ochrony Portów warunkowo.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 385-393)

1.8. Uwagi Komendanta KWP (zmiana określenia „Stacja Monitorowania Alarmów” i „komendanta powiatowego policji”), Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie (dopisanie sformułowania „działań epidemicznych”), nie dotyczyły przypadków, o których mowa w § 4 ust. 4 rozporządzenia w sprawie planów ochrony IK. Wojewoda uzgodnił plany, ale zwrócił uwagę m.in. za zapis dotyczących zasad współpracy. Minister Infrastruktury i Rozwoju uzgodnił plany i wniósł o wprowadzenie poprawek, dotyczących m.in. zakresu funkcjonalnych połączeń z innymi obiektami, instalacjami i usługami wraz z wyliczeniem stopnia zależności, opisanie metody użytej do wykonania analizy ryzyka, usunięcia błędów redakcyjnych.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 388, 391, 392, 394)

1.9. Plany Ochrony Portów zostały zatwierdzone przez dyrektora RCB 31.12.2015 r., który zalecił ich aktualizację w terminie jednego roku od dnia zatwierdzenia. Do czasu zakończenia czynności kontrolnych w jednostce, Plany Ochrony Portów nie były aktualizowane.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 384, 1193)

1.10. Stan wdrożenia Planów Ochrony Portów w poszczególnych obszarach przedstawiał się następująco:

- W obszarze działań organizacyjno-zapobiegawczych zostały zrealizowane zadania w zakresie bezpieczeństwa fizycznego. Spółka zapewniła ciągłą, 24-godzinną bezpośrednią ochronę fizyczną obiektów, urządzeń, instalacji i systemów IK. Bezpośrednia ochrona fizyczna wykonywana była na podstawie umowy z 21.11.2014 r. zawartej w wyniku udzielenia zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego, przez podmioty uprawnione do świadczenia usług w zakresie ochrony osób i mienia na podstawie koncesji wydanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji. W zakresie poprawy bezpieczeństwa pożarowego i funkcjonowania infrastruktury portu Spółka: zakupiła statek pożarniczy „Strażak-26”, łódź ratowniczą przystosowaną do rozstawiania zapór przeciwolejewych, dwa samochody ratowniczo-gaśnicze, samochód dowodzenia, multikopter (dron) wyposażony w kamerę o wysokiej rozdzielczości, umożliwiającą bezpośrednią transmisję danych; odwodniła tory kolejowe oraz zamontowała dodatkowe oświetlenie w rejonie Basenu Górniczego w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu kolejowym w porcie Szczecin;

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 596-597, 625-727)

- W obszarze zabezpieczeń technicznych Spółka stosowała techniczne środki zapewnienia bezpieczeństwa fizycznego, tj.: ogrodzenia, bramy, monitorowane wejścia i wyjścia oraz dozór wizyjny. Na terenie portów Szczecin i Świnoujście funkcjonował system monitoringu wizyjnego (do 2015 r. w przeważającej części analogowy umożliwiający rejestrację obrazów do 14 dni), na który składały się urządzenia: kamery stałopozycyjne i szybkoobrotowe, rejestratory, stacje poglądowe, manipulatory oraz urządzenia teletransmisyjne połączone siecią teletechniczną, a w niektórych przypadkach kamery połączone za pomocą radiolinii Według stanu na koniec 2014 r. było zamontowanych 226 kamer, z tego

w porcie: w Szczecinie 82, w Świnoujściu 144. Od 2015 r. Spółka realizowała proces wymiany rejestratorów na urządzenia umożliwiające archiwizację obrazów powyżej 30 dni. Do marca 2016 r. było zamontowanych 280 kamer, z tego w porcie w Szczecinie 106 i w porcie w Świnoujściu 174, w tym 216 (77,14%) kamer posiadało archiwizację obrazów powyżej 30 dni. [...] ²³ Zmodernizowano elektroniczny system ewidencji wjazdów na tereny portów w Szczecinie i Świnoujściu w celu umożliwienia druku przepustek jednorazowych w bramach wjazdowych i awizacji wjazdów przez użytkowników obrotu portowego. Łączna długość ogrodzeń w porcie w Szczecinie wynosiła ok. 9.400 m, a portu w Świnoujściu ok. 5.500 m. Były one monitorowane przez 99 kamer (z tego: 55 w porcie w Szczecinie i 44 w porcie w Świnoujściu). Stan wybranych bram i ogrodzeń został przedstawiony w pkt. 2.4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli str. 568-594-597, 1292-1317)

- W obszarze zapewnienia bezpieczeństwa osobowego zostały określone i wprowadzone zasady dotyczące m.in.:
 - sprawdzania pod względem przeszłości kryminalnej pracowników zajmujących kierownicze stanowiska w Spółce, przeszkolenia każdego pracownika nowo zatrudnionego w zakresie: obowiązujących na terenie portu przepisów dotyczących zasad wstępu i wjazdu na teren poszczególnych obiektów, ogólnych zasad bezpieczeństwa w miejscu pracy, poruszania się po porcie, zasad bezpieczeństwa pomieszczeń w budynku Biura Głównego i zapoznanie z procedurą wydawania i przyjmowania kluczy, obowiązujących zasad zabezpieczenia dokumentów niejawnych i stanowiących tajemnice przedsiębiorstwa, obowiązujących zasad otrzymywania przydziału do struktur zmilitaryzowanych i zaewidencjonowanie w kartotece ewidencji przydziału do jednostki zmilitaryzowanej, zasad przydziału kodu uprawniającego do wejścia na teren portu przez przejścia bezosobowe; przy zwolnieniu wykreślenie pracownika z ewidencji jednostki zmilitaryzowanej oraz sprawdzenie oddania identyfikatora osobowego;
 - dostępu pracowników do wrażliwych miejsc lub zasobów znajdujących się na terenie Spółki, jak i w sieciach teleinformatycznych. Wdrożony system przepustkowy dostosował zasady kontroli osób, towarów i środków transportu na terenie obiektów chronionych w portach Szczecin i Świnoujście, zarządzanych przez Spółkę, do przepisów w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich. Zostały wprowadzone zasady: bezpiecznego poruszania i zachowania się na terenach ZMPSiŚ S.A., ochrony informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz bezpieczeństwa eksploatacji zasobów informatycznych, dotyczące wszystkich użytkowników, poprzez politykę haseł dostępowych do domeny i aplikacji produkcyjnych;
 - podnoszenia kwalifikacji poprzez przeprowadzenie szkolenia kadry kierowniczej m.in. na temat współzależności aktów prawnych związanych z bezpieczeństwem portów i realizacją zadań obronnych oraz z zakresu realizacji zadań wynikających z Narodowego Programu Ochrony IK ²⁴ na terenie portów w Szczecinie i Świnoujściu.

(dowód: akta kontroli str. 596-597, 781-912)

1.11. W Planach Ochrony Portów zostały określone zasady (wynikające z ustaleń z tymi podmiotami) współpracy ZMPSiŚ S.A. z jednostkami administracji publicznej,

²³ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

²⁴ Dalej: NPOIK.

tj. Wojewodą i Prezydentami Miast Szczecin i Świnoujście. [...] ²⁵. W ramach współpracy zorganizowane zostały, przy udziale służb ochrony portu przez Urząd Miasta Szczecin dwa ćwiczenia pn. „Regaty 2013” - zagrożenie pożarowe na statku w porcie Szczecin oraz „Maj 2015” – wyciek substancji ropopochodnych ze statku – likwidacja zagrożenia.

[...] ²⁶.

Dotychczasowa współpraca Spółki z RCB polegała na udziale przedstawicieli Spółki w szkoleniach pn. „Zagrożenia związane z użyciem materiałów wybuchowych” we wrześniu 2013 r. oraz „Biometria oraz nowoczesne technologie wykorzystywane w ochronie IK” w październiku 2014 r.

(dowód: akta kontroli str.12-16, 398-414)

1.12. W Spółce przed opracowaniem Planów Ochrony Portów obowiązywały plany ochrony takie jak:

- Plan Ochrony ZMPSiŚ S.A., opracowany na podstawie art. 7 ustawy o ochronie osób i mienia (uzgodniony z Komendantem KWP 07.01.2011 r.);
- Plany ochrony obiektów portowych: Drobnica Port Szczecin, Bulk Cargo Szczecin, HUK-SNOP, Port Handlowy Świnoujście, Terminal Promowy Świnoujście, opracowane na podstawie ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich oraz kodeksu ISPS;
- Plan gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków w porcie morskim w Szczecinie oraz Plan gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków w porcie morskim w Świnoujściu, opracowane i zatwierdzone na podstawie art. 9 ust.1 ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków ²⁷,
- Plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na wodach portowych w porcie w Szczecinie oraz Planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na wodach portowych w porcie w Świnoujściu, które zostały opracowane na podstawie ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki ²⁸, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu ²⁹ oraz przepisów zarządzenia Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. – Przepisy portowe ³⁰. Planów te obejmowały tereny i akweny portowe stanowiące infrastrukturę portową, wyszczególnioną w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 maja 2013 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej ³¹. W ww. planach zawarto ocenę ryzyka wystąpienia zagrożeń i zanieczyszczeń na obszarze objętym planem. W celu ułatwienia oceny zanieczyszczenia i stopnia zagrożenia dla środowiska, a także podjęcia odpowiednich działań potrzebnych do zwalczania zanieczyszczenia wyróżnione zostały kategorie zanieczyszczeń oraz ich skala.

²⁵ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

²⁶ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

²⁷ Dz. U. Nr 166, poz. 1361, ze zm.

²⁸ Dz. U. z 2015 r. poz. 434, ze zm.

²⁹ Dz. U. z 2015 r. poz. 358.

³⁰ Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego, poz. 2932 ze zm.

³¹ Dz. U. poz. 632, uchylone z dniem 11.06.2015 r.

- Plan funkcjonowania ZMPSiŚ S.A. w warunkach zagrożenia bezpieczeństwa państwa i wojny, opracowany na podstawie ustawy z dnia 23 sierpnia 2001 r. o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców³²,
- Plan Ratowniczy w ZMPSiŚ S.A., stanowiący załącznik do regulaminu organizacyjnego Portowej Służby Ratowniczej, opracowany na podstawie rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 lipca 1998 r. w sprawie terenu działania jednostek ochrony przeciwpożarowej, okoliczności i warunków udziału tych jednostek w działaniach ratowniczych poza terenem własnego działania oraz zakresu, szczegółowych warunków i trybu zwrotu poniesionych przez nie kosztów³³, rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad kierowania i współdziałania jednostek ochrony przeciwpożarowej biorących udział w działaniu ratowniczym³⁴,
- Plan ochrony informacji niejawnych ZMPSiŚ S.A., opracowany na podstawie ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych³⁵,
- Plany zapewnienia bezpieczeństwa Towarów Wysokiego Ryzyka na poszczególnych bocznicach kolejowych w portach Szczecin i Świnoujście, opracowane na podstawie ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych³⁶;
- Plany zapewnienia bezpieczeństwa Towarów Dużego Ryzyka na drogach kołowych poszczególnych obiektów portowych w portach Szczecin i Świnoujście, opracowane na podstawie ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych³⁷.

Planów Ochrony Portów, uwzględniały istniejące ww. plany ochrony oraz zdarzenia, które miały miejsce w latach 2008-2013.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 496-497, 913-916, 1318-1325)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Przyjęte rozwiązania w zakresie ochrony fizycznej, technicznej, osobowej, teleinformatycznej i prawnej pod kątem standardów i norm niezbędnych do zabezpieczenia ciągłości świadczenia kluczowych usług

Opis stanu
faktycznego

2.1. W ZMPSiŚ S.A. nie były przeprowadzane audyty i kontrole w zakresie bezpieczeństwa IK. Spółka posiadała protokoły kontroli przeprowadzonych przez Komendę Wojewódzką Policji w Szczecinie³⁸ na podstawie ustawy o ochronie

³² Dz.U. Nr 122, poz. 1320, ze zm.

³³ Dz. U. Nr 94, poz. 598, ze zm.

³⁴ Dz. U. z 2013 r. poz. 709.

³⁵ Dz. U. Nr 182, poz. 1228, ze zm.

³⁶ Dz. U. Nr 97, poz. 962, ze zm., uchylona z dniem 1.01.2012 r. przez ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 227, poz. 1367, ze zm.).

³⁷ Dz. U. Nr 199, poz. 1671, ze zm., uchylona z dniem 1.01.2012 r. przez ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.

³⁸ Dalej: Komenda KWP.

mienia i osób. Zespoły³⁹ i komisje weryfikacyjne⁴⁰ dokonały na podstawie ustawy o ochronie żeglugi i portów, weryfikacji portów i obiektów portowych w Szczecinie i Świnoujściu. Dane dotyczące liczby weryfikacji zostały przedstawione w pkt 2.4 niniejszego wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 498-540, 1216-1230)

2.2. [...] ⁴¹

(dowód: akta kontroli str. 89-141)

W badanym okresie Spółka opracowała i wdrożyła co najmniej 72 wewnętrzne procedury na wypadek zdarzeń, mających bezpośredni i pośredni wpływ na bezpieczeństwo IK. Procedury wewnętrzne, dotyczące bezpośrednio bezpieczeństwa IK, określały zakres odpowiedzialności i podległość osób wykonujących czynności ochronne.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 19-34)

2.3. Spółka w badanym okresie prowadziła działania informacyjne i edukacyjne mające na celu stosowanie i zapewnienie właściwego stosunku pracowników do zasad bezpieczeństwa. Były one prowadzone w formie szkoleń wewnętrznych personelu oraz ćwiczeń sprawdzających skuteczność procedur reagowania na zagrożenia opisane w planach ochrony IK. Pracownicy rozpoczynający pracę nie byli szkoleni w zakresie bezpieczeństwa IK. Ich szkolenia wstępne w dniu przyjęcia do pracy były realizowane przez pracowników Portowej Służby Ratowniczej w zakresie informacji o obiekcie (Biuro Główne ZMPSiŚ S.A.), instalacji przeciwpożarowych, zasad postępowania w przypadku powstania pożaru i zasad ewakuacji.

W latach 2013-2015 przeprowadzono następujące szkolenia:

- 1) związane z zarządzaniem kryzysowym, w tym: dla pracowników zespołu powołanego w celu opracowania planów ochrony IK (listopad 2013 r. – 11 osób), dla służb kadrowych ZMPSiŚ S.A. oraz spółek portowych „Weryfikacja autentyczności dokumentów”, w tym zagadnienia dotyczące systemu przepustkowego i uprawnień pracowników ochrony, zabezpieczenia dokumentów stwierdzających tożsamość oraz pozwolenia na prace dla cudzoziemców (luty 2014 r. - 6 osób), „Zadania wynikające z ustawy o zarządzaniu kryzysowym” (czerwiec 2014 r. - 10 pracowników ZMPSiŚ S.A. i 9 pracowników spółek portowych), „Współzależność aktów prawnych związanych z bezpieczeństwem portów i realizacja zadań obronnych” (czerwiec 2015 – 15 pracowników ZMPSiŚ S.A. i 21 spółek portowych), dla kadry kierowniczej ZMPSiŚ S.A. „Zasady ochrony obiektów IK zawarte w planach ochrony” (styczeń 2016 r. - 25 osób);
- 2) w zakresie ochrony osób i mienia dla pracowników ochrony na bieżąco przez pracowników Działu Bezpieczeństwa Portów (szkolenia te były dokumentowane przez szefa ochrony SUFO w dziennikach szkolenia);
- 3) ochrony żeglugi i portów morskich dla pracowników ochrony i personelu obiektów portowych przynajmniej raz na kwartał (szkolenia prowadzone były na zasadach opisanych w planach ochrony obiektów portowych w sekcji pt. „Organizacja szkoleń w zakresie ochrony obiektu portowego”; dokumentacja z tych szkoleń była przedmiotem corocznej weryfikacji obiektów portowych).

³⁹ W skład zespołów weryfikacyjnych wchodził przedstawiciel: Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Urzędu Morskiego w Szczecinie, Urzędu Morskiego w Gdyni, Urzędu Morskiego w Słupsku, Komendy Głównej Policji.

⁴⁰ W skład komisji weryfikacyjnych wchodził przedstawiciel: Urzędu Morskiego w Szczecinie, Komendy KWP.

⁴¹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Kontroli poddano dokumentację przeprowadzonych szkoleń dla pracowników ochrony i personelu obiektu portowego „Drobnica Port Szczecin”. W badanym okresie przeprowadzono 19 szkoleń, w których uczestniczyło łącznie 438 osób. Dodatkowo w 2015 r., w związku z art. 55 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, zostały zorganizowane dwa ćwiczenia pn. „Działanie służb odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa obiektu portowego w sytuacji zagrożenia. Działania antyterrorystyczne na terenie Terminala Portowego Świnoujście i promów morskich” oraz „Sposób reagowania personelu portowego oraz służb w przypadku stwierdzenia przez systemy kontrolno-pomiarowe podwyższonego poziomu promieniowania jonizującego podczas rozładunku złomu ze statku”.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 541-567,828)

2.4. Spółka dokonała podziału terenu na strefy ochrony w celu zminimalizowania ryzyka zakłócenia funkcjonowania IK przez osoby lub przedmioty, które mogłyby znaleźć się na terenie Spółki w sposób nieautoryzowany.

Pracownicy odpowiedzialni za realizację poszczególnych planów ochrony prowadzili analizę sytuacji na terenie swoich obiektów w celu dostosowania środków ochrony fizycznej do aktualnego stanu zagrożenia. Co roku sporządzane były analizy zdarzeń oraz arkusze oceny obiektów portowych dla każdego oficera PFSO⁴² w ramach przeprowadzenia weryfikacji zgodności oceny.

W okresie 2013-2015 analizie podlegały wydarzenia na obiektach Port Szczecin, Port Handlowy Świnoujście, Terminal Promowy Świnoujście w tym m. in.:

- 34 nieprawidłowości w zabezpieczeniu obiektu (otwarcia bram kolejowych i technicznych pozostawionych bez nadzoru);
- 781 zatrzymań dokumentów uprawniających do przebywania na terenie portowym (dokumenty utraciły ważność);
- 22 wypadki i zagrożenia (uszkodzenie bramy kolejowej przez lokomotywę, rozbite i uszkodzone samochody, uszkodzone studzienki, wycieki płynów z samochodów ciężarowych, wykrycie podejrzanego paczki);
- 41 przypadków kradzieży.

W badanym okresie wystąpiły pojedyncze przypadki kiedy osoby lub przedmioty, znalazły się na terenie portów w sposób nieautoryzowany.

Kierownik Działu Bezpieczeństwa wyjaśnił, że *nie miały one wpływu na funkcjonowanie infrastruktury portowej. Sporadyczne przypadki dowodzą braku przełamania systemów bezpieczeństwa fizycznego, gdyż sprawcy zostali wykryci.*

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 415-433, 495, 718-727, 1288-1290)

Badaniu kontrolnemu poddano raporty sporządzone przez szefa ochrony podmiotu świadczącego usługi ochrony portów w Szczecinie i Świnoujściu w styczniu, czerwcu i grudniu 2015 r. Szef ochrony informował Spółkę o zaistniałych wydarzeniach na terenach chronionych obiektów portowych. Po każdym incydencie przeprowadzono analizę zdarzenia w celu zapobiegania incydentom bezpieczeństwa w przyszłości i ewentualnego skorygowania stosowanych środków ochrony.

(dowód: akta kontroli str. 718-727)

Przeprowadzone oględziny w portach w Szczecinie i Świnoujściu wykazały, że stosowano przyjęte procedury dotyczące: zasad wejścia do stref ochrony pracowników oraz wjazdu pojazdów, poruszania się użytkowników po obiekcie. W trakcie oględzin nie stwierdzono wystąpienia zdarzeń, które wymagałyby reakcji pracowników ochrony. Wysokość ogrodzeń w porcie w Szczecinie wynosiła od 180

⁴² Oficer ochrony obiektu portowego (PFSO - Port Facility Security Officer).

do 250 cm, np. w rejonach bram Rumuńska i WOC wynosiła 250 cm, a w rejonie bram Weterynaria, Katowicka, Notecka, Wałbrzyska, Estakada i Parnica 180-220 cm. W Terminalu Promowym Świnoujście wykonano ogrodzenie z siatki metalowej w segmentach o wysokości 220 cm, zwieńczonej ostrymi końcówkami i zabezpieczonej przed wejściem od strony wody. Ogrodzenia na całym odcinku były na trwałe powiązane z gruntem (dolne krawędzie ogrodzenia były zabetonowane lub umieszczone na podmurówce).

(dowód: akta kontroli str.1194-1215, 1292-1317)

W ZMPSiŚ S.A. zostały opracowane i wdrożone procedury dotyczące okresowych przeglądów stanu zewnętrznego otoczenia chronionego obiektu.⁴³ Utrzymaniem właściwego poziomu stanu otoczenia zewnętrznego chronionego obiektu, uwzględniając dostęp do obiektu i możliwości obserwacji wzrokowo-technicznej, zajmowali się: pracownicy Działu Bezpieczeństwa Portów w ramach dokonywanych okresowo przeglądów stanu funkcjonowania środków ochrony; pracownicy komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za nadzór nad poszczególnymi składnikami majątku Spółki w ramach realizacji procedur ISO⁴⁴ oraz pracownicy Biura Nieruchomości uczestniczący w okresowych kontrolach dzierżawionych terenów i obiektów. Przeglądy stanu zewnętrznego otoczenia obiektów portowych były dokonywane także podczas corocznej weryfikacji tych obiektów i kontroli zgodności. W latach 2013-2015 komisje weryfikacyjne przeprowadziły 6 weryfikacji portów oraz 18 weryfikacji obiektów portowych i kontroli zgodności⁴⁵. Wszystkie wydane w *Notatkach z przeprowadzonej weryfikacji obiektu portowego* zalecenia zostały zrealizowane.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 498, 535-539, 598-616, 1164, 1216-1230)

Spółka dokonywała wycinki i przycinki drzew przesłaniających pole widzenia kamer monitoringu.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 617-622)

W ZMPSiŚ S.A. zostały utworzone i wyposażone dwa centra dowodzenia i koordynacji ochrony fizycznej w Szczecinie i Świnoujściu. Na terenie portu w Szczecinie funkcjonował całodobowo Alarmowy Punkt Kontaktowy Portowej Służby Ratowniczej, jako centrum obsługi sygnalizacji pożarowej portu. Sposób organizacji ww. centrów został określony w zatwierdzonych przez RCB planach ochrony IK. Ochronę fizyczną wykonywał zewnętrzny podmiot, którego pracownicy dokumentowali zdarzenia i sytuacje mogące zagrażać bezpieczeństwu chronionego mienia. Rodzaj prowadzonej dokumentacji został określony w Planach Ochrony Portów i obejmował:

- dokumenty prowadzone przez prowadzone przez szefa ochrony: dzienniki szkoleń, wykazy wyznaczonych osób, zarządzających magazynem broni oraz odpowiedzialnych za przechowywanie i ewidencjonowanie broni i amunicji, wykazy osób odpowiedzialnych za wydawanie i przyjmowanie broni i amunicji, ewidencje sporządzonych notatek służbowych;
- dokumenty prowadzone przez dowódcę zmiany: dziennik zmiany, książkę kontroli pełnienia służby, dziennik ewidencji zdarzeń, książkę wydania-przyjęcia broni i amunicji, książkę stanu uzbrojenia;
- dokumenty prowadzone przez pracowników ochrony na posterunkach – książki ewidencji wjazdów/wyjazdów (wyłącznie w czasie awarii systemu elektronicznej ewidencji), książkę służby; pracownik ochrony na stanowisku

⁴³ Karta Procesu –WM- Zarządzanie majątkiem portowym na potrzeby własne, karta procesu KP-GD –Najem/dzierżawa majątku portowego.

⁴⁴ Dział Nadzoru Infrastruktury, Dział Energetyczny i Eksploatacji, Dział Ochrony Środowiska i BHP, Dział Informatyki, Dział Administracyjny, Portowa Służba Ratownicza.

⁴⁵ Każdy obiekt portowy był weryfikowany co roku.

Centrum Monitorowania – książkę ewidencji udostępnionych zapisów obrazów z kamer CCTV, książkę służby;

- dokumenty prowadzone przez pracowników ochrony w patrolu zmotoryzowanym – dziennik ewidencji zdarzeń i interwencji.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 623-624)

W latach 2013-2015 podmiot świadczący usługi ochrony w porcie w Szczecinie⁴⁶ został dwukrotnie skontrolowany przez Komendę KWP w oparciu o art. 43 ustawy o ochronie osób i mienia. Komenda KWP nie stwierdziła nieprawidłowości i nie wydała zaleceń w zakresie realizacji umowy na ochronę fizyczną i monitoring.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 498, 513-534)

Postępowanie na ochronę portów w Szczecinie i Świnoujściu zostało przeprowadzone w trybie przetargu nieograniczonego, co skutkowało m.in. upublicznieniem: zasad obsady poszczególnych posterunków ochrony i ich rozmieszczenia, rodzaju wyposażenia pracowników ochrony w sprzęt i środki przymusu bezpośredniego. Postępowanie nie zostało przeprowadzone na zasadach określonych w art. 5 ust. 1a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych⁴⁷. Spółka nie wykorzystała art. 4 pkt 5 ustawy pzp w myśl, którego ustawy nie stosuje się, jeżeli wymaga tego istotny interes bezpieczeństwa państwa lub ochrona bezpieczeństwa publicznego.

(dowód: akta kontroli str. 682-698)

Wiceprezes ds. Infrastruktury m.in. wyjaśnił: */.../ przepis enigmatycznie wskazuje, że do udzielenia zamówienia można zastosować tryb niekonkurencyjny „w innych uzasadnionych przypadkach”, jednakże to na Zamawiającym spoczywa w takich sytuacjach ciężar udowodnienia, że ów „uzasadniony przypadek” ma miejsce. [...] ⁴⁸. Miejsca usytuowania posterunków, jak i to, że odbywa się w nich służba całodobowa są informacjami, które z łatwością mogą być zweryfikowane, nie można się więc powoływać na tajemnicę w takim przypadku /.../. To co stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa i co nie zostało ujawnione publicznie w postępowaniu to Plan Ochrony ZMPSiŚ S.A. Zamawiający zakładał, że Plan Ochrony /.../ zostanie udostępniony wyłącznie wykonawcy wybranemu w postępowaniu, po zwróceniu się przez niego do Zamawiającego o dostęp do tego planu. W tym celu Zamawiający zapisał w siwz, że pracownicy ochrony zatrudnieni w stanowiskach dowódcy zmian i szefa ochrony i inni mający wgląd w plany ochrony muszą posiadać udokumentowane prawo dostępu do informacji niejawnych o klauzuli co najmniej „Zastrzeżone”/.../.*

(dowód: akta kontroli str. 1189)

Szef Biura Zamówień Publicznych m.in. wyjaśniła: */.../ Spółka /.../ nie jest organem państwowym, powołanym do ochrony bezpieczeństwa państwowego. Nie realizuje także zadań publicznych. W ujęciu podmiotowym Spółka nie jest więc podmiotem, który może powołując się na istotny interes bezpieczeństwa państwa lub ochronę bezpieczeństwa publicznego odstąpić od stosowania ustawy pzp przy wydatkowaniu środków publicznych. Obowiązkowa ochrona portów morskich wynika wprost z ustawy o ochronie osób i mienia. Jednakże art. 5 ust. 2 pkt 2b) tej ustawy traktuje, że porty morskie i lotnicze objęte są obowiązkową ochroną w zakresie ochrony interesu gospodarczego państwa. Obowiązek ochrony wynika więc z istoty*

⁴⁶ SOLID SECURITY Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

⁴⁷ Dz.U. z 2015 r. poz. 2164. Dalej: *ustawa pzp*.

⁴⁸ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

prowadzonej przez port działalności – istotnej z punktu widzenia państwa, a nie z racji zadań, wkraczających w sferę bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa obywateli, czy obronności. Podkreślenia wymaga, że w praktyce zamówień publicznych na usługi ochrony występuje cały szereg postępowań, prowadzonych w trybie przetargu nieograniczonego, /.../.

(dowód: akta kontroli str. 1282-1287)

2.5. W skład infrastruktury portowej portów Szczecin i Świnoujście wchodzi akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje. Ich wykaz stanowi załącznik nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej⁴⁹.

Delegatura NIK w Szczecinie przeprowadziła w 2014 r. kontrolę P/14/031 - Gospodarka finansowa i inwestycyjna portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W wystąpieniu pokontrolnym z 26.08.2014 r. pozytywnie oceniono m.in. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową. W powyższym wystąpieniu zapisano, że *W wyniku analizy stwierdzono, że we wszystkich zbadanych przypadkach⁵⁰: prowadzone były książki obiektów budowlanych⁵¹, w których odnotowywano przeprowadzone okresowe kontrole, a spisane protokoły dołączano do KOB (zgodnie z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 64 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁵²); sprawdzano wykonanie zaleceń z poprzednich kontroli (art. 62 ust. 1 pkt 1a); osoby przeprowadzające okresowe kontrole posiadały uprawnienia budowlane w odpowiednich specjalnościach: konstrukcyjno-budowlane, konstrukcyjno-inżynierskie w zakresie budowy hydrotechnicznych, drogowe oraz w specjalności linie, węzły i stacje kolejowe (art. 62 ust. 4). Poza niżej opisanymi 5 przypadkami złego stanu technicznego⁵³, w pozostałych KOB poddanych analizie stwierdzono dobry lub zadowalający stan techniczny obiektów budowlanych”.*

(dowód: akta kontroli str. 729-730)

W toku niniejszej kontroli NIK przeanalizowano realizację przez Spółkę bieżących przeglądów stanu technicznego i kompleksowych ocen stanu technicznego dwóch nabrzeży służących do transportu wojsk NATO⁵⁴ i stwierdzono, że Spółka prowadziła KOB, odnotowywano w nich przeprowadzone kontrole okresowe. W okresie objętym kontrolą nie było wymagane przeprowadzenie kontroli kompleksowej. Protokoły kontroli były dołączone do KOB. Stan techniczny obiektów oceniono, jako dobry lub zadowalający. Kontrola okresowa (co 5 lat) została przeprowadzona 09.11.2011 r. i 19.09.2012 r. Portowa Służba Ratownicza Spółki dwukrotnie w ciągu roku sprawdzała stan zabezpieczenia przeciwpożarowego obiektów infrastruktury portowej.

(dowód: akta kontroli str. 728, 732-768, 803-804)

Podstawowym działaniem Spółki w celu zapewnienia ciągłości funkcjonowania infrastruktury i zmniejszenia uzależnienia od usług zewnętrznych było wykupienie lat 2014-2015 (tj. w okresie opracowywania i uzgadniania planów ochrony)

⁴⁹ Dz. U. poz. 732. Dalej: rozporządzenie MTBiGM w sprawie określenia akwenów portowych.

⁵⁰ Analizie poddano dokumentację 57 budowli infrastruktury portowej, stanowiących 41% budowli infrastruktury ustalonych w rozporządzeniu MTBiGM w sprawie określenia akwenów portowych, w tym 38 budowli z portu Szczecin oraz 19 z portu Świnoujście.

⁵¹ Dalej: KOB.

⁵² Dz. U. z 2016 r. poz. 290, dalej: Prawo budowlane.

⁵³ Dotyczy nabrzeży: Noteckiego, Sosnowieckiego, i Warsztatowego w Porcie Szczecin oraz Chemików i Hutników w Porcie Świnoujście.

⁵⁴ North Atlantic Treaty Organization (Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego).

udziałów w spółce I.... [...] ⁵⁵ przez Spółkę założenia w powyższym zakresie zostały opisane Planach Ochrony Portów.

(dowód: akta kontroli str. 769)

[...] ⁵⁶

(dowód: akta kontroli str. 770-778)

W celu zapewnienia ciągłości działania infrastruktury portowej Spółka m.in. opracowała kartę procesu - Budowa i rozbudowa infrastruktury portowej, kartę procesu – Remonty i utrzymanie infrastruktury portowej. Przy nabrzeżach wykonywała pomiary głębokości (raz lub dwa razy do roku w zależności od wymagań przepisów portowych), w tym celu w 2015 r. zakupiła specjalistyczną jednostkę hydrograficzną oraz zatrudniła specjalistę - hydrografa klasy A.

(dowód: akta kontroli str. 1242-1273)

Spółka przeprowadziła analizy ryzyka zakłócenia funkcjonowania infrastruktury portowej. Zostały w nich uwzględnione zdarzenia: jakie wystąpiły w okresie 20 lat poprzedzających rok opracowania planów ⁵⁷; ich konsekwencje dla funkcjonowania działalności portowej ⁵⁸; szkodliwość wystąpienia zagrożenia dla: życia i zdrowia człowieka, środowiska naturalnego, które spowodowały straty finansowe ⁵⁹. Każdej kategorii przypisano wartości liczbowe od 1 do 5. Analiza częściowa ryzyka występowania faktycznych i potencjalnych zagrożeń (R) stanowiła iloczyn określonego dla danego zdarzenia częstotliwości występowania, konsekwencji dla funkcjonowania i szkodliwości wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 779)

Dyrektor ds. Nadzoru Majątkowego oświadczył, że wybór metody analizy wynikał ze specyfiki portów morskich i przyjętego w Planach Ochrony Portów modelu organizowania ochrony w oparciu o kodeks ISPS i ustawę z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich.

(dowód: akta kontroli str. 780)

Pracownicy Spółki, podmiotów wykonujących prace na zlecenie Spółki jak i podmiotów prowadzących swoją działalność na terenie portów podlegali w zakresie wstępu na teren portów procedurom opisanym w Instrukcji Systemu Przepustkowego.

(dowód: akta kontroli str. 917)

Spółka uzależniała rodzaj sprawowanego nadzoru, nad wykonywaniem przez podmioty zewnętrzne zleceń, od rodzaju wykonywanych prac (inwestycyjne lub remontowe). Spółka w tym celu opracowała, w ramach Zintegrowanego Systemu Zarządzania, procedurę postępowania z usługą niezgodną z wymaganiami ⁶⁰.

(dowód: akta kontroli str. 917, 918-929)

Spółka oparła ochronę portów na Kodeksie ISPS, którego uregulowania dotyczyły wszystkich osób chcących dostać się na teren portów.

(dowód: akta kontroli str. 917)

⁵⁵ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁵⁶ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁵⁷ Częstotliwość występowania – oznaczona jako F.

⁵⁸ Oznaczone jako C.

⁵⁹ Oznaczone jako S.

⁶⁰ KP-ZO/P-06 obowiązująca od 15.07.2011 r.

2.6. Spółka opracowała i wdrożyła procedury mające na celu minimalizację ryzyka związanego z osobami, które przez autoryzowany dostęp do obiektów, urządzeń, instalacji mogą spowodować zakłócenia w ich funkcjonowaniu, w tym m.in. określiła kryteria, jakim powinien odpowiadać kandydat do pracy w Spółce oraz opracowała procedury w zakresie obserwacji swoich pracowników i sposobu postępowania w przypadku niestandardowych zachowań.

(dowód: akta kontroli str.12-16, 784-912, 1231-1240)

W Spółce, w celu ochrony dostępu do IK, określono zasady ograniczonego dostępu pracowników do wrażliwych miejsc i zasobów na terenie Spółki, jak i w sieciach teleinformatycznych poprzez wdrożenie m.in. następujących procedur wewnętrznych: Instrukcji ochrony informacji stanowiących tajemnice przedsiębiorstwa⁶¹, zarządzenia z 18.03.2013 r. w sprawie zlecenia pracy w godzinach nadliczbowych⁶², instrukcji z 16.07.2015 r. dotyczącej ogólnych zasad bezpiecznego poruszania się i zachowania się na terenach ZMPSiŚ S.A.⁶³, zarządzenia z 30.07.2012 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Instrukcji systemu przepustkowego”. Dzierżawcy infrastruktury portowej i inne osoby udające się na teren portów byli zobowiązani do stosowania uregulowań Spółki m.in. na podstawie zawartych umów najmu i dzierżawy oraz art. 38 ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich.

(dowód: akta kontroli str. 12-16, 22-34, 781-802, 805-912, 1162-1163)

W ZMPSiŚ nie zostały wytypowane stanowiska tzw. kluczowego personelu. Wiceprezes ds. Infrastruktury m.in. wyjaśnił (...)w planach ochrony, na których opiera się bezpieczeństwo portów przewidziano tzw. sztaby kryzysowe, do których są powoływane osoby z różnych komórek w zależności od rodzaju zagrożenia. Regulamin organizacyjny ZMPSiŚ S.A. oparty jest na modelu funkcjonalnym, tzn. niezależnie od struktury i podległości wszystkie zadania muszą być zrealizowane, a ewentualne wyznaczenie kluczowego personelu utrudni znacząco możliwość przeprowadzania zmian organizacyjnych, a także sprawność i elastyczność Spółki w działaniu.

(dowód: akta kontroli str. 1182, 1190-1192)

W Spółce wdrożono procedury dotyczące pracowników odchodzących z pracy. Każdy pracownik odchodzący ze Spółki rozliczał się na podstawie „Karty obiegowej”. Zgodnie z Instrukcją - Bezpieczeństwo eksploatacji zasobów IT w ZMPSiŚ S.A., po podpisaniu „Karty obiegowej” upoważniony pracownik Działu Informatyki miał m.in. blokować konto domenowe użytkownika i archiwizować pocztę. W latach 2013-2015 dezaktywowano 24 konta.

(dowód: akta kontroli str. 784-788, 903-906, 934-943, 1276, 1291)

2.7. Instrukcja - Bezpieczeństwo eksploatacji zasobów IT w ZMPSiŚ S.A określała m.in. procedury utworzenia dostępu do systemów informatycznych nowemu użytkownikowi, modyfikacji danych i uprawnień użytkownika, dezaktywacji konta użytkownika. W instrukcji opisano politykę bezpieczeństwa dostępu do zasobów informatycznych, która była realizowana poprzez politykę: haseł dostępowych do domeny, haseł dostępowych do aplikacji produkcyjnych, dostępu do zasobów sieciowych, ochrony stanowiska komputerowego, dostępu do sieci Internet. Instrukcja określała również zasady odpowiedzialności za naruszenie zasad określonych w Instrukcji.

(dowód: akta kontroli str. 930, 933-952)

⁶¹KP-ZO/I-011 z dnia 24.10.2014 r. (wcześniej z dnia 12.01.2012 r.)

⁶²Wcześniej okólnik nr 28/2009 z dnia 05.10.2009 r.

⁶³Wcześniej zarządzenie Nr 35/2013 z dnia 07.10.2013 r. i zarządzenie Nr 23/2011 r. z dnia 20.06.2011 r.

[...] ⁶⁴

(dowód: akta kontroli str. 953)

Kierownik Działu Informatyki oświadczył, że w Spółce wdrożono normy ISO 9001 oraz 14001. Norma 27001 standaryzująca systemy zarządzania bezpieczeństwem informacji z uwagi na brak takich potrzeb nie została w Spółce wdrożona. ZMPSiŚ nie ma żadnych połączeń i powiązań z systemami informatycznymi zewnętrznymi podmiotów operujących na terenie przez niego zarządzanym. Przechowywane w Spółce dane służą jej bieżącej działalności wyznaczonej ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. System zarządzania ruchem VTMS, z którego korzystają służby koordynacji portu jest udostępniany, jako wniesienie sieci lokalnej Urzędu Morskiego i przez niego administrowany. Nie ma on żadnego połączenia z naszą siecią lokalną i jest całkowicie od niej odseparowany.

(dowód: akta kontroli str. 930)

W Spółce nie zostały przeprowadzone audyty zewnętrzne i wewnętrzne dotyczące problematyki bezpieczeństwa teleinformatycznego. Spółka uczestniczyła w konkursach w zakresie informatyki i była głównym zdobywcą wyróżnienia Ministra Gospodarki za innowacyjne zastosowanie technologii teleinformatycznych w gospodarce w 2015 r.

(dowód: akta kontroli str. 930-931, 957-973)

[...] ⁶⁵. Spółka wykonała m.in. modernizację systemu ochrony poczty korporacyjnej i dostępu do Internetu, modernizację sieci WAN. W 2016 r. Spółka zaplanowała wdrożenie systemu niejawnej poczty internetowej „Opal”, tj. rządowego systemu zapewniającego przesyłanie drogą elektroniczną, przy wykorzystaniu internetu, informacji niejawnych o klauzuli „zastrzeżone”, pomiędzy wszystkimi podmiotami administracji publicznej odpowiedzialnymi za zarządzanie kryzysowe.

(dowód: akta kontroli str. 930-931)

Spółka 29.12.2015 r. wystąpiła do Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego ⁶⁶ o przeprowadzenie wobec Spółki postępowania bezpieczeństwa przemysłowego, w celu wydania świadectwa bezpieczeństwa przemysłowego trzeciego stopnia, potwierdzającego zdolność do zapewnienia ochrony informacji niejawnych krajowych oznaczonych klauzulą „POUFNE” i międzynarodowych oznaczonych klauzulą NATO/UE „CONFIDENTAL”. Do dnia zakończenia czynności kontrolnych w jednostce, Spółka nie otrzymała powyższego świadectwa.

(dowód: akta kontroli str. 1277)

[...] ⁶⁷

(dowód: akta kontroli str. 1278)

Zastępca Głównego Księgowego wyjaśniła, że funkcjonowanie systemu bezpieczeństwa portów, Spółka opierała o realizację zadań wynikających z ustawy o ochronie osób i mienia oraz ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich. Koszty

⁶⁴ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁶⁵ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁶⁶ Dalej: ABW.

⁶⁷ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

budowy i modernizacji środków ochrony Spółka kwalifikowała, jako wydatki na ochronę portów, a nie zarządzanie kryzysowe.

(dowód: akta kontroli str. 1279-1280)

W Spółce nie odnotowano w latach 2013-2015 żadnego incydentu związanego z naruszeniem bezpieczeństwa systemów IT. Spółka wykonywała wewnętrzne testowanie systemów IT poprzez cykliczne, próbne odtwarzanie kopii bezpieczeństwa kluczowych systemów. Serwis systemów informatycznych wykonywał podmiot zewnętrzny, który w zawartej umowie zobowiązał się m.in. do niekopiowania i nierozpowszechniania informacji Spółki uzyskanych w związku z realizacją umowy.

(dowód: akta kontroli str. 931, 986)

2.8. Przedmiotem działalności Spółki była m.in. działalność usługowa wspomagająca transport morski, działalność w zakresie telekomunikacji przewodowej, wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi.

(dowód: akta kontroli str. 1173-1174)

Ryzyko zakłócenia funkcjonowania Spółki minimalizowała m.in. ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich⁶⁸, która m.in. określała prawo Skarbu Państwa do wyłącznej własności akwenów portowych i infrastruktury portowej, zasady tworzenia spółek zarządzających portami, prawo zarządzającego portem do pierwokupu przy sprzedaży nieruchomości gruntowych znajdujących się w granicach portu; ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne⁶⁹, rozporządzenie MTBiGM w sprawie określenia akwenów portowych.

(dowód: akta kontroli str. 1001)

W statucie Spółki wprowadzono klauzule mające na celu uniemożliwienie jej przejęcia, w tym: ograniczono akcje Spółki do imiennych i nie przewidziano możliwości ich zamiany na akcje na okaziciela, akcje Skarbu Państwa oraz Gmin Szczecin i Świnoujście były akcjami uprzywilejowanymi w zakresie podziału majątku w przypadku likwidacji Spółki, w taki sposób, że z kwoty uzyskanej w wyniku likwidacji wypłacana miała być na wszystkie akcje kwota nominalna, a nadwyżka miała być dzielona pomiędzy właścicieli akcji uprzywilejowanych; bez względu na wysokość udziału Skarbu Państwa w kapitale zakładowym Spółki, Skarb Państwa zachowywał co najmniej 51% głosów służących całemu kapitałowi.

(dowód: akta kontroli str. 1003-1007-1015)

Skarb Państwa na 31.12.2015 r. posiadał 86,89% akcji Spółki, pozostali akcjonariusze odpowiednio: Gmina Miasto Szczecin 0,52%, Gmina Świnoujście 0,15% , a osoby fizyczne 12,43%.

(dowód: akta kontroli str. 778)

Spółka w celu zapewnienia ciągłego i zrównoważonego rozwoju portów oraz zapewnienia nieruchomości gruntowych potrzebnych do realizacji celów strategicznych opracowała i wdrożyła m.in. – Kartę Procesu *Rozwój portów i gospodarka gruntami*; sprawnego i skutecznego nadzoru nad stanem technicznym infrastruktury i właściwą eksploatacją majątku Spółki – Kartę Procesu *Remonty i utrzymanie infrastruktury portowej*; świadczenia usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej zgodnie z wymaganiami prawnymi oraz potrzebami klientów – Kartę Procesu *Świadczenie usług związanych z korzystaniem*

⁶⁸ Dz.U. z 2010 r. Nr 33, poz.179, ze zm.

⁶⁹ Dz.U. z 2006 r. Nr 216, poz. 1584.

z infrastruktury portowej; sprawnego i skutecznego zarządzania personelem poprzez zapewnienie kadry o wysokich kwalifikacjach i kompetencjach adekwatnych do potrzeb Spółki – Kartę Procesu Zarządzanie zasobami ludzkimi.

(dowód: akta kontroli str. 1016-1055, 728-731, 732-768, 1231-1233)

[...] ⁷⁰

(dowód: akta kontroli str. 1133-1158)

W wyniku przeanalizowania 5 umów wybranych w sposób celowy [...] ⁷¹, tj. umowy z: 07.09.1994 r. [...] ⁷², 18.06.2001 r. [...] ⁷³, 11.04.2014 r. [...] ⁷⁴, 26.08.2015 r. [...] ⁷⁵, 01.09.2015 r. [...] ⁷⁶ pod względem zapisów zabezpieczających interes prawny Spółki, m.in. stwierdzono, że:

- w umowach z 07.09.1994 r. [...] ⁷⁷ i 18.06.2001 r. ⁷⁸ nie zostały zamieszczone zapisy dotyczące kaucji oraz kar umownych. W pozostałych umowach zapisano, że w celu zabezpieczenia płatności wszelkich należności, a także z tytułu ewentualnego zniszczenia, uszkodzenia itp. przedmiotu dzierżawy, Dzierżawca zapłaci Wydzierżawiającemu nieoprocentowaną kaucję w wysokości stanowiącej równowartość [...] ⁷⁹ miesięcznej należności z tytułu czynszu dzierżawnego powiększonego o kwotę obowiązującego podatku VAT,
- [...] ⁸⁰,
- w jednej umowie [...] ⁸¹ Dzierżawca nie został zobowiązany do zapoznania się i przestrzegania przepisów wewnętrznych Spółki,
- w każdej umowie zobowiązano Dzierżawcę do wykorzystania i użytkowania przedmiotu dzierżawy zgodnie z odpowiednimi przepisami, w tym szczególnie w zakresie prawa budowlanego, przepisów o ochronie

⁷⁰ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁷¹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁷² Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁷³ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁷⁴ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁷⁵ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁷⁶ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁷⁷ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁷⁸ ZMPSiS S.A. w 2001 r. był współnikiem jedynego wspólnika - spółki, która na podstawie umowy z 18.06.2001 r. dzierżawiła majątek ZMPSiS S.A. Podmiot ten został w 2002 r. przekształcony w spółkę akcyjną.

⁷⁹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁸⁰ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁸¹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

środowiska oraz przepisami szczegółowymi obowiązującymi na terenie portu morskiego.

(dowód: akta kontroli str. 1162-1163, 1177-1178)

[...] ⁸²

(dowód: akta kontroli str. 1187-1188)

Jak wyżej wskazano ZMPSiŚ S.A. był do 2002 r. udziałowcem spółki, która wydierżawiała majątek na podstawie umowy [...] ⁸³ oraz akcjonariuszem spółki, która była współnikiem spółki – dzierżawcy majątku na podstawie umowy [...] ⁸⁴.

(dowód: akta kontroli str. 1177-1178)

W żadnej z 5 umów nie zawarto zapisów dotyczących naliczania kar umownych w sytuacji, gdy Wydierżawiający natychmiastowo odstępuje od umowy w przypadku rażącego naruszenia sposobu użytkowania przedmiotu dzierżawy. W 2[...] ⁸⁵ z 5 badanych umów[...] ⁸⁶ nie było zapisów dotyczących kaucji.

(dowód: akta kontroli str. 1162-1163)

Wiceprezes ds. Infrastruktury wyjaśniając przyczyny brak powyższych uregulowań stwierdził, że *prawo do natychmiastowego rozwiązania umowy w naszej ocenie jest bardzo rygorystyczną sankcją, a ponadto przed dokonaniem wypowiedzenia ZMPSiŚ S.A. może w pełni korzystać z zapisów umowy dot. m.in. doprowadzenia przedmiotu najmu do stanu niepogorszonego i uporządkowanego, dochodzenia roszczeń, czy też potrącen z kaucji. Z doświadczenia wiadomo, iż po wcześniejszym upomnieniu Najemcy/Dzierżawcy dochodzi do usunięcia przez niego powstałej szkody. /.../ większość operatorów portowych pracuje na majątku ZMPSiŚ S.A. o bardzo dużej wartości i niemożliwym jest całkowite zabezpieczenie na wypadek poniesienia szkody przy ustanowieniu kaucji. Temu służy ubezpieczenie majątku oraz możliwość dochodzenia roszczeń na zasadach ogólnych. W przypadku rażącego naruszenia zasad użytkowania przedmiotu najmu, ZMPSiŚ S.A. przysługuje prawo do wypowiedzenia umowy w trybie natychmiastowym, należy podkreślić, że jest to prawo a nie działanie „z automatu”. Do tego czasu, jeszcze w trakcie trwania umowy, mamy prawo potrącić kaucje na pokrycie swoich roszczeń. W przypadku strat przekraczających wysokość kaucji pozostałą część zawsze możemy dochodzić na zasadach ogólnych.*

(dowód: akta kontroli str. 1186-1188)

Kaucje dotyczyły także zabezpieczenia płatności wynikających z tytułu ewentualnego zniszczenia, uszkodzenia przedmiotu dzierżawy.

(dowód: akta kontroli str. 1178, 1162-1163)

Szef Biura Nieruchomości m.in. wyjaśnił, że */.../ w przypadku wyrządzenia szkody umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez Najemcę/Dzierżawcę przysługuje nam prawo do potrącenia kaucji od Najemcy/Dzierżawcy oraz możliwość*

⁸² Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁸³ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁸⁴ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁸⁵ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁸⁶ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

dochodzenia roszczeń na zasadach ogólnych. Przy czym należy zauważyć, iż przypadki takie, szczególnie w latach 2013-2015 nie miały miejsca.

(dowód: akta kontroli str. 1275)

Spółka w latach 2013-2015 nie naliczała ww. podmiotom kar umownych i nie korzystała z kaucji. W jednym przypadku 1 z 5 dzierżawców nieterminowo uregulował należność z tytułu czynszu dzierżawnego. Spółka naliczyła odsetki za zwłokę, które zostały zapłacone.

(dowód: akta kontroli str. 1166-1172)

[...] ⁸⁷.

(dowód: akta kontroli str. 1066-1080)

Spółka refakturowała koszty składki ubezpieczenia środków trwałych na rzecz poszczególnych dzierżawców.

(dowód: akta kontroli str. 1114-1132)

[...] ⁸⁸.

(dowód: akta kontroli str. 1082-1111, 1175)

Wiceprezes ds. Infrastruktury wyjaśnił m.in.: /.../ Z uwagi na strategiczny charakter infrastruktury majątku ubezpieczonego przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, została podjęta decyzja o konieczności wykupienia dodatkowej klauzuli włączającej do ochrony ryzyko terroryzmu. Biorąc pod uwagę konieczność pokrycia niniejszego ryzyka, ograniczone możliwości ubezpieczycieli w zakresie udzielenia ochrony, brak szkód o charakterze terrorystycznym w okresie ostatnich 50 lat, koszt niniejszej klauzuli dodatkowej, konsultując /.../ niniejsze z brokerem, limit [...] ⁸⁹ uznaliśmy za konieczny, ale jednocześnie wyczerpujący możliwość wyrządzenia szkody w okresie ubezpieczenia /.../.

(dowód: akta kontroli str. 1185)

Roczna składka za klauzulę dodatkową obejmującą szkody powstałe w wyniku zdarzenia zakwalifikowanego, jako akt terrorystyczny za 2015 r. wyniosła [...] ⁹⁰ i została przez Spółkę zapłacona.

(dowód: akta kontroli str. 1113)

Spółka nie odnotowała żadnych szkód w majątku trwałym objętym ww. umowami ubezpieczenia, powstałych w wyniku ognia i innych zdarzeń losowych.

(dowód: akta kontroli str. 1081)

2.9. W latach 2013-2015 na zarządzanych przez Spółkę terenach portów w Szczecinie i Świnoujściu nie odnotowano: zagrożeń o charakterze terrorystycznym, uszkodzenia infrastruktury technicznej, zagrożeń epidemicznych, incydentów, awarii lub innych dysfunkcji spowodowanych warunkami atmosferycznymi. Na terenie portu w Szczecinie zarejestrowano 32 niewielkie

⁸⁷ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁸⁸ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁸⁹ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁹⁰ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

pożary (np. śmieci, podkładów kolejowych), jedną awarię techniczną, oraz 18 rozlewów lub wycieków substancji zagrażających środowisku o małym zasięgu.

(dowód: akta kontroli str. 1056-1063)

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie w informacji udzielonej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli⁹¹ stwierdził, że w strefie odpowiedzialności Kapitanatu Portu w Szczecinie i Kapitanatu Portu w Świnoujściu w latach 2013-2015 nie odnotowano zagrożeń o charakterze terrorystycznym, pożarów, awarii technicznych, rozlewów i wycieków substancji zagrażających środowisku, uszkodzeń infrastruktury techniczne, które zakłóciłyby ciągłość działania lub integralność infrastruktury. Natomiast w strefie odpowiedzialności Kapitanatu Portu w Świnoujściu odnotowano 14 przypadków wydobywania i transportu materiałów wybuchowych, 2 awarie statków i 1 zatonięcie statku.

(dowód: akta kontroli str. 1160, 1336-1337)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

Uwagi dotyczące
badanej działalności

1. [...] ⁹².

W opracowaniu NPOIK w Załączniku 1 *Standardy służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania infrastruktury krytycznej – dobre praktyki i rekomendacje*, m.in. zapisano, jako sugestię: *Bez względu na przyjęty model w strukturach organizacji komórka (komórki) do spraw bezpieczeństwa IK powinna zostać umieszczona tak, aby miała zapewnioną odpowiednią pozycję, odzwierciedlającą wagę zasad bezpieczeństwa dla organizacji. Równie ważne jest zapewnienie zarządzającemu bezpieczeństwem i jego zespołowi niezależności wobec innych komórek organizacji /.../.*

(dowód: akta kontroli str. 135, 1179)

[...] ⁹³.

(dowód: akta kontroli str. 1183-1184)

Przytoczone zapisy NPOIK wskazują za zasadność podporządkowania Działu Bezpieczeństwa Portów bezpośrednio Prezesowi Spółki lub jednemu z członków Zarządu, ze względu na efektywność realizowania zadań związanych z bezpieczeństwem portów.

2. Z 5 badanych umów najmu/dzierżawy infrastruktury portowej w 2 zawartych przed 01.01.2013 r. z podmiotami, z którymi Spółka w dniu zawarcia umów była powiązana kapitałowo (pośrednio lub bezpośrednio) nie zostały zamieszczone klauzule o kaucjach i karach umownych za zniszczenie lub uszkodzenie przedmiotu najmu lub dzierżawy. Zgodnie z art. 3 pkt 3 ustawy o zarządzaniu kryzysowym przez ochronę infrastruktury krytycznej - należy rozumieć m.in. wszelkie działania zmierzające do szybkiego odtworzenia tej infrastruktury na wypadek awarii, ataków oraz innych zdarzeń zakłócających jej prawidłowe funkcjonowanie.

(dowód: akta kontroli str. 1162-1163)

[...] ⁹⁴.

⁹¹ Dz.U. z 2015 r. poz. 1096, dalej: *ustawa o NIK*.

⁹² Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

⁹³ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

(dowód: akta kontroli str. 1274-1275)

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich Spółka zarządza mieniem stanowiącym własność Skarbu Państwa, które powinno być zabezpieczone, zgodnie z ustawą o zarządzaniu kryzysowym w sposób umożliwiający zapewnienie ciągłości funkcjonowania wydierżawionej przez Spółkę infrastruktury portowej i możliwość jej szybkiego odworzenia.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w badanym obszarze.

IV. 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 Szczecinie.

Szczecin, dnia 29 kwietnia 2016 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Szczecinie

Dyrektor

Kontrolerzy
Radosław Kropiowski
główny specjalista kontroli państwowej

.....
Podpis

.....
Podpis

Małgorzata Wejwer
starszy inspektor kontroli państwowej

.....
Podpis

⁹⁴ Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.) i art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.) – NIK wyłączyła jawność informacji w interesie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.