

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 69)**

■ **KOMISJI POLITYKI SPOŁECZNEJ
I RODZINY
(NR 59)**

z dnia 3 czerwca 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 69) Komisji Polityki Społecznej i Rodziny (nr 59)

3 czerwca 2025 r.

Komisje: Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Polityki Społecznej i Rodziny, obradujące pod przewodnictwem poseł **Joanny Frydrych (KO)**, zastępcy przewodniczącej Komisji Polityki Społecznej i Rodziny, przeprowadziły:

– **pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1246).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Sebastian Gajewski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikami, **Szymon Wawrzyszko** członek Rady Dialogu Społecznego, **Dominik Wasilewski** główny konsultant w Biurze Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, **Jerzy Płókarz** prezes Zarządu Głównego Społecznej Krajowej Sieci Ratunkowej, **Artur Sadowski** przewodniczący Rady Związku Agentów Morskich i Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR wraz ze współpracownikami, **Radosław Stefaniak** sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, **Andrzej Kościak** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Rafał Bocheński** prezes Darłowskiej Grupy Producentów Ryb i Amatorów Łodzi Rybackich wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wziął pracownik Kancelarii Sejmu: **Jolanta Boratyn-Dąbkowska, Dariusz Lipski, Damian Norwiński, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Katarzyna Abramowicz, Aleksandra Wolna-Bek** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Szanowni państwo, będziemy zaczynać dzisiejsze posiedzenie Komisji. Bardzo serdecznie państwa witam. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji.

Witam wszystkich zebranych. Chciałabym przywitać zaproszonych gości, w tym przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, na czele z panem ministrem Arkadiuszem Marchewką. Bardzo serdecznie witam. Gorąco witam przedstawicieli Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej na czele z panem Sebastianem Gajewskim. Bardzo serdecznie witam wszystkie organizacje pozarządowe oraz stronę społeczną.

Szanowni państwo, proszę o sprawdzenie kworum. Jest. Dziękuję. Stwierdzam kworum.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia został państwu doręczony. Chciałabym zapytać, czy są uwagi do porządku dziennego. Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisje przyjęły porządek dzienny.

Przechodzimy zatem do jego realizacji. Szanowni państwo, marszałek Sejmu 13 maja bieżącego roku skierował do Komisji Polityki Społecznej i Rodziny oraz Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rządowy projekt ustawy z druku nr 1246 do pierwszego czytania. Przypominam, że pierwsze czytanie obejmuje wystąpienie wnioskodawcy i ogólną dyskusję na temat założeń projektu. Proszę zatem pana ministra Sebastiana Gajewskiego o przedstawienie uzasadnienia projektu ustawy. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej Sebastian Gajewski:

Bardzo dziękuję. Szanowna pani przewodnicząca, szanowny panie przewodniczący, Wysokie Komisje, mam przyjemność przedstawić projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw. Projekt ustawy dotyczy ustanowienia, wprowadzenia nowego modelu ubezpieczeń społecznych marynarzy. Przedstawiany przeze mnie projekt ustawy ma dwa zasadnicze cele. Z jednej strony jest to zapewnienie pełnej ochrony socjalnej marynarzom

w sposób zgodny z polskimi zobowiązaniami międzynarodowymi, które wynikają z Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Z drugiej strony jest to wzmocnienie atrakcyjności polskiej bandery oraz konkurencyjności polskich armatorów. Projekt został przygotowany wspólnie przez ministra rodziny, pracy i polityki społecznej oraz ministra infrastruktury. Pozwolę sobie przedstawić uzasadnienie w zakresie pierwszego celu, to znaczy, zapewnienia pełnej ochrony socjalnej marynarzom w sposób zgodny z polskimi zobowiązaniami międzynarodowymi oraz gwarancjami konstytucyjnymi, które płyną z art. 67 konstytucji, natomiast w zakresie, w którym projekt będzie służył wzmocnieniu atrakcyjności polskiej bandery oraz konkurencyjności polskich armatorów, pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi Arkadiuszowi Marchewce.

Jeżeli chodzi o nowy model ubezpieczeń społecznych marynarzy, punktem wyjścia do przygotowania nowego modelu ubezpieczeń społecznych marynarzy była pewna diagnoza dotycząca zakresu i zróżnicowania ochrony socjalnej marynarzy, która jest gwarantowana przez polski system ubezpieczeń społecznych w tej chwili. Jeżeli spojrzymy na ogół marynarzy mających miejsce zamieszkania w Polsce i wykonujących pracę na morzu, to możemy wskazać co najmniej trzy grupy zróżnicowane, jeżeli idzie o zakres ochrony socjalnej udzielanej przez system ubezpieczeń społecznych, zarówno system polski, jak i systemy obce. Pierwsza grupa są to marynarze zatrudnieni na podstawie marynarskiej umowy o pracę, o której mowa w ustawie o pracy na morzu z 2015 r. Marynarze ci są zgłaszani do ubezpieczeń społecznych z tytułu pracownik. Takich marynarzy jest niewielu. W świetle danych Ministerstwa Infrastruktury jest to około 650 osób. Osoby te cieszą się pełnymi gwarancjami ochrony ubezpieczeniowej wynikającymi z ubezpieczenia emerytalnego, ubezpieczeń rentowych, ubezpieczenia chorobowego i ubezpieczenia wypadkowego.

Druga grupa to marynarze, którzy pływają na statkach pod banderami państw członkowskich Unii Europejskiej oraz Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu. Takie osoby podlegają ustawodawstwu właściwemu poszczególnych państw członkowskich i korzystają z gwarancji zabezpieczenia społecznego, które są przewidziane przez ustawodawstwa tych państw. Takich marynarzy jest około 17 tys. Natomiast największa grupa marynarzy około 17 tys., a może więcej, są to marynarze, którzy pływają pod banderami trzecimi, a zatem innymi banderami niż bandera polska, gdyż takich statków, jak wiemy, jest bardzo mało, oraz pod banderami innymi niż bandery państw członkowskich Unii Europejskiej oraz Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu. Tutaj zdecydowana większość marynarzy, poza niewielką grupą marynarzy, którzy pływają pod banderami państw trzecich, z którymi Polska zawarła umowy dwustronne w dziedzinie zabezpieczenia społecznego, które zawierają tzw. przepisy marynarskie oraz...

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Panie ministrze, przepraszam na sekundkę. Mam do państwa wielką prośbę. Proszę o zachowanie spokoju i niedyskutowanie, ponieważ są tu też osoby, które chcą się wsłuchać w uzasadnienie pana ministra. Bardzo proszę o zachowanie spokoju i wysłuchanie pana ministra. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MRPiPS Sebastian Gajewski:

Dziękuję, pani przewodnicząca. W grupie marynarzy pływających pod banderami trzecimi, czyli innymi niż bandera polska i bandery państw członkowskich Unii Europejskiej oraz EFTA zdecydowana większość marynarzy nie korzysta z ochrony socjalnej, dlatego że z takiej ochrony mogą korzystać tylko marynarze, którzy z jednej strony pływają pod banderami tych państw, z którymi Polska ma stosowne umowy, a takich państw jest niewiele, z drugiej strony marynarze, którzy pływają wprawdzie pod banderami państw trzecich, ale u armatorów z Unii Europejskiej i mieszkają w Polsce. Zdecydowana większość, kilkanaście tysięcy marynarzy nie korzysta z ustawowych gwarancji ochrony socjalnej, może jedynie ubezpieczać się dobrowolnie w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych. Wskazać jednak należy, że ubezpieczenia dobrowolne, po pierwsze, nie obejmują pełnej ochrony socjalnej, ponieważ obejmują wyłącznie ubezpieczenia emerytalne i ubezpieczenia rentowe, nie obejmują ubezpieczenia wypadkowego i ubezpieczenia chorobowego. Co więcej, co jest niezwykle istotne, długotrwałe pozostawanie w ubezpieczeniu dobrowolnym powoduje, że nie nabywamy prawa do emerytury minimalnej, tylko zawsze do emerytury w kwocie faktycznie obliczonej, ponieważ po 10 latach podlegania dobrowolnym ubezpieczeniom społecznym nie liczy się już stażu do stażu uprawniającego do emerytury minimalnej.

Powoduje to niską atrakcyjność ubezpieczeń dobrowolnych i fakt, że tylko około 20% marynarzy z tej grupy podlega takim ubezpieczeniom.

Uważamy, że ten stan rzeczy z jednej strony jest niezgodny z Konwencją o pracy na morzu, Konwencją MLC, ponieważ zakłada ona, że państwo, które jest stroną konwencji, powinno zagwarantować wszystkim marynarzom mającym miejsce zamieszkania na terytorium danego państwa ochronę przed wszystkimi podstawowymi ryzykami socjalnymi, a zatem zagwarantować prawa do zasiłku chorobowego, macierzyńskiego, świadczenia emerytalne z tytułu wypadków przy pracy, z tytułu niezdolności do pracy, z tytułu śmierci żywiciela. Po drugie, ze względu na bardzo dużą liczbę marynarzy, którzy pływają pod banderami trzecimi, uważamy, że rozwiązania, które nie gwarantują im odpowiedniego zabezpieczenia na starość, wiążą się zarówno z ryzykami indywidualnymi na przyszłość, jak i z ryzykiem systemowym. Jeżeli ktoś nie będzie mógł korzystać z zabezpieczenia emerytalnego, z ubezpieczenia emerytalnego ZUS, będzie musiał uzyskiwać świadczenia w inny sposób, na przykład z pomocy społecznej, a tego byśmy chcieli uniknąć.

Z tego powodu zaproponowaliśmy nowy model ubezpieczeń społecznych marynarzy, który opiera się na kilku podstawowych założeniach. Tu chcę powiedzieć, że model ten ma charakter preferencyjny w stosunku do rozwiązań, które są przyjęte w całym systemie ubezpieczeń społecznych, a na pewno preferencyjny w stosunku do tych rozwiązań, które są przyjęte dla marynarzy, którzy dzisiaj pracują na podstawie marynarskiej umowy o pracę i którzy są ubezpieczeni jako pracownicy.

W czym wyrażają się preferencje, jakie są założenia projektu?

Po pierwsze, fundamentalnym założeniem projektu jest wprowadzenie nowego tytułu do ubezpieczeń społecznych w postaci statusu marynarza. Status marynarza stanie się tytułem do ubezpieczeń społecznych, do ubezpieczenia emerytalnego, do ubezpieczenia rentowego, do ubezpieczenia chorobowego, do ubezpieczenia wypadkowego. Tytuł do ubezpieczeń społecznych w postaci statusu marynarza marynarz będzie mógł uzyskać w ten sposób, że uzyska od dyrektora urzędu morskiego lub agencji zatrudnienia zaświadczenie potwierdzające status marynarza, a następnie będzie mógł, a nie musiał, co jest ważne, zgłosić się do ubezpieczeń społecznych, do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych razem z zaświadczeniem. W ten sposób będzie podlegał ubezpieczeniom społecznym z tytułu statusu marynarza przez okres 12 miesięcy, a biorąc pod uwagę specyfikę zawodu marynarza, która obejmuje okresy pływania na morzu oraz niepływania, jeżeli będzie miał taką wolę, będzie mógł wyłączyć się z ubezpieczeń społecznych na trzy miesiące i za ten okres nie odprowadzać składek. Jednocześnie, co również jest ważne, projekt przewiduje, że status marynarza będzie nie tylko tytułem do ubezpieczeń społecznych, ale także tytułem do ubezpieczenia zdrowotnego, a zatem ochrona socjalna będzie pełna.

Elementem rozwiązań, które przewidzieliśmy, jest także ustanowienie preferencyjnej podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne dla marynarzy. Otóż proponujemy, żeby podstawa wymiaru składki na ubezpieczenia społeczne marynarzy była deklarowaną przez marynarza kwotą, nie mniejszą niż minimalne wynagrodzenie za pracę. Podstawa wymiaru w postaci minimalnego wynagrodzenia za pracę, patrząc na cały system ubezpieczeń społecznych i zasady kształtowania podstawy wymiaru składki, jest najbardziej preferencyjną podstawą, gdyż jest najniższą podstawą, przy której nabywa się prawo do emerytury minimalnej. Jeżeli podstawa byłaby niższa, wtedy nie nabywałoby się prawa do emerytury minimalnej za te okresy.

Ponadto przewidujemy rozwiązania, które przynajmniej w części, na ile to jest możliwe, rozwiążą problemy marynarzy z nabywaniem prawa do emerytury minimalnej. Realia marynarskiego rynku pracy w ostatnich kilkudziesięciu latach III Rzeczypospolitej wyglądały w ten sposób, że większość marynarzy pływała pod banderami państw trzecich, tzw. wygodnymi banderami. W krajach tych nie podlegali oni ubezpieczeniom społecznym albo przebyły tam okresy ze względu na brak umów dwustronnych z Polską nie mogą być uwzględniane do nabycia prawa do emerytury minimalnej. W związku z tym, ponieważ uważam, że państwo polskie powinno wziąć w jakimś sensie odpowiedzialność za to, że przez lata nie było tego rodzaju rozwiązań, wprowadziliśmy dla zainteresowanych marynarzy możliwość – to nie jest obowiązek, to jest możliwość – wstecznego opłacenia składek na ubezpieczenie emerytalne i ubezpieczenia rentowe za pięć lat, gdyż składki przedawniają się po pięciu latach, a więc jest to możliwe tylko za pięć lat, przez marynarzy, którzy nie podlegali ubezpieczeniom społecznym w Polsce, a wykonywali pracę na morzu, byli marynarzami. W ten sposób zainteresowani marynarze

będą mogli uzupełnić swój staż do emerytury minimalnej. Część osób, które nie mogą go nabyć, ponieważ mają za mały staż, będzie mogła go nabyć. Jest to dosyć opłacalne, dlatego że składki odprowadzamy za okresy wsteczne w kwocie obowiązującej w czasie, za który są należne, bez żadnych odsetek i bez opłaty prolongacyjnej. A więc jest to rozwiązanie korzystne.

Ponieważ z jednej strony chcemy zaproponować rozwiązania, które obejmą marynarzy, którzy do tej pory nie byli ubezpieczeni, ale z drugiej strony nie chcemy pogarszać sytuacji tych marynarzy, którzy podlegają ubezpieczeniom społecznym na dotychczasowych zasadach, chociaż wprowadzić jest to bardzo niewielka grupa, to wprowadziliśmy zasadę, że jeżeli ktoś w tej chwili podlega ubezpieczeniom społecznym z marynarskiej umowy o pracę, będzie mógł sam zdecydować, czy dalej będzie podlegał ubezpieczeniom ze statusu marynarza i odprowadzał składki od minimalnej podstawy wymiaru czy będzie chciał pozostać przy dotychczasowych regułach i mieć odprowadzane wyższe składki, a jednocześnie mieć szansę na wyższe świadczenia w przyszłości. Tutaj zostawiamy wybór po stronie zainteresowanych marynarzy.

Pokrótkę przedstawiłem zasadnicze motywy i rozwiązania projektu w obszarze ubezpieczeń społecznych, natomiast tak jak powiedziałem, projekt ma odniesienie gospodarcze, ponieważ chodzi też o wzmocnienie polskiej bandery i wzmocnienie konkurencyjności polskich armatorów. W tym zakresie chciałbym oddać głos panu ministrowi Arkadiuszowi Marchewce.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Szanowni państwo przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, panie ministrze, szanowni goście, projekt ustawy rzeczywiście ma szerokie znaczenie gospodarcze. Jego podstawowym filarem jest oczywiście zapewnienie ochrony socjalnej marynarzom. Szacujemy, że nawet około 20 tys. z nich nie ma ubezpieczenia społecznego. Przygotowaliśmy ustawę, która gwarantuje preferencyjne warunki na dobrowolnych zasadach po to, żeby Polacy pływający na statkach, pracujący na statkach, mieli odpowiednie zabezpieczenie społeczne. Oczywiście obecnie jest ono dobrowolne, natomiast dobrowolne ubezpieczenie nie ma zapewnionej części chorobowej i wypadkowej. W tym wypadku propozycja wychodząca z projektu ustawy zapewnia takie ubezpieczenie Pan minister wskazał na wszystkie kluczowe rzeczy związane z ubezpieczeniem, ja chciałbym zwrócić uwagę na kwestię związaną stricte z funkcjonowaniem podmiotów żeglugowych.

Mianowicie przyjęcie projektowanej ustawy jest jednym z trzech niezbędnych kroków do tego, żeby przywrócić polską banderę na polskich statkach. Dzisiaj nasi armatorzy konkurują na rynku globalnym, to znaczy, muszą szukać takich możliwości, takich kosztów działalności, które będą jak najniższe po to, żeby mieć jak najlepszą pozycję konkurencyjną na światowym rynku. Rok 2004 to jest rok, w którym ostatni statek największego polskiego armatora Polskiej Żeglugi Morskiej został przeflagowany. To znaczy, zdjęto białą-czerwoną banderę, zawieszono banderę państwa tzw. wygodnego. Po to, żebyście państwo mieli ogólną świadomość, jak to wygląda, to przede wszystkim jeżeli nasi armatorzy mają konkurować na rynku światowym, muszą szukać jak najniższych kosztów. Jak najniższe koszty działalności proponują państwa tzw. wygodnej bandery, dlatego że koszty pracy są tam niższe, są tam niższe również podatki, u nas funkcjonuje podatek CIT, a tam są dużo niższe podatki tonażowe. Można powiedzieć jasno, że ktoś, kto chce przewieźć ładunek, szuka przewoźnika, który zrobi to najtaniej, a najtaniej będzie to mógł zrobić ten, który będzie miał najniższe koszty prowadzenia działalności. Jest to jeden z filarów związanych z przywróceniem polskiej bandery. Jeżeli nasze firmy żeglugowe mają z powrotem wrócić do Polski, tutaj zatrudniać ludzi, tutaj płacić podatki, muszą mieć do tego preferencyjne warunki. I właśnie dlatego proponujemy pierwszą ustawę, która z jednej strony dotyczy obniżenia kosztów pracy, a z drugiej strony zapewnienia bezpieczeństwa socjalnego marynarzy, którzy i tak dzisiaj nie płacą podatków, więc będzie to też ich włączenie do systemu na podstawie pełnej dobrowolności, a nie zmuszania kogokolwiek. Jest to pierwszy element.

Drugi element, nad którym pracujemy, to podatek tonażowy. Chcemy, żeby armatorzy zamiast podatku CIT płacili podatek, który jest zależny od tonażu statku. Są to preferencyjne warunki, które pozwalają znacząco obniżyć koszty podatkowe działalności. Projekt ustawy w tym zakresie trafił już do Komitetu Stałego Rady Ministrów. Trzeci element to obniżenie stawek związanych z rejestracją statków, gdzie również mamy gotowy, przygotowany projekt w tej sprawie.

Po to, żeby państwu zobrazować, jak dzisiaj wyglądają nasi armatorzy, powiem tak. Według danych Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczących tonażu statków zarejestrowanych pod narodowymi banderami w Unii Europejskiej mniejszy tonaż od Polski mają jedynie Węgry, Czechy, Austria, Słowacja, Słowenia i Rumunia. Większą flotę posiadają wszystkie pozostałe kraje Unii Europejskiej, nawet państwa, które nie mają dostępu do morza, jak Etiopia, Mongolia, Szwajcaria czy Luksemburg, co dla nas jako kraju z ambicjami morskimi, który ma dostęp do Bałtyku, jest sytuacją, która wymaga znaczącej zmiany. I taki jest nasz cel.

Tak jak wspomniałem, 2004 rok to jest rok, w którym ostatni statek największego polskiego armatora Polskiej Żeglugi Morskiej został przeflagowany. Oczywiście dzisiaj funkcjonują statki pod polską banderą, ale są to mniejsze statki. Jeżeli mamy zachęcać i wspierać rozwój przemysłów morskich, w tym polskiej żeglugi, powinniśmy podjąć trzy niezbędne kroki. To jest właśnie jeden z nich. Nad pozostałymi pracujemy. Po analizie, którą przeprowadziliśmy, jesteśmy przekonani, że po zrealizowaniu tego kroku i kolejnych, czyli wprowadzeniu podatku tonażowego, który będzie dużo bardziej korzystny do prowadzenia działalności żeglugowej w Polsce, jak też przeformułowania kwestii związanych z rejestracją statków, które dzisiaj odbywają się w izbach morskich, które są dosyć czasochłonne i dosyć trudne, będziemy w stanie w ciągu, myślę, najbliższych maksymalnie dwóch lat rozpocząć proces powrotu biało-czerwonej bandery na największe statki handlowe należące do polskich armatorów. Mam tutaj na myśli przede wszystkim Polską Żeglugę Morską, której statki pływają po morzach i oceanach całego świata. Jest to największy Polski armator należący do Skarbu Państwa. Mówiąc wprost, dobrze by było, gdyby nasza wizytówka, jaką jest PŻM, mogła pracować pod biało-czerwoną flagą. Będzie to po prostu opłacalne.

Chcę państwu tylko jeszcze przytoczyć dane z Rocznika Statystyki Gospodarki Morskiej, które co prawda dotyczą 2023 r., ale są danymi najnowszymi. Jeżeli chodzi o liczbę statków, które są własnością lub współwłasnością polskich armatorów i operatorów, największych statków floty morskiej, floty transportowej, czyli statków handlowych jest 88, z czego na Bahamach zarejestrowanych jest 34, na Cyprze 12. Hongkong, Liberia, Malta są to kraje, które oferują niższe koszty i łatwiejsze procedury funkcjonowania firm żeglugowych. Więc z jednej strony filarem projektu ustawy, o czym powiedział pan minister Gajewski, jest przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa socjalnego marynarzom, podkreślę, na dobrowolnych i preferencyjnych warunkach. Nikt nie chce tutaj nikogo do tego zmuszać. Z drugiej strony projekt dotyczy zrobienia niezbędnego kroku do tego, żeby przywrócić polską banderę.

Dziękuję wszystkim, którzy do tej pory brali udział w konsultacjach społecznych, dziękuję stronie społecznej. Panu ministrowi dziękuję szczególnie za przygotowanie projektu w sposób fachowy. Chciałbym poprosić również państwa parlamentarzystów o pozytywne rozpatrzenie projektu ustawy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję ogólną. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, jako pierwszy cel projektu ustawy przedstawiono spełnienie wymogów Konwencji MLC. Stąd moje pytanie, co dokładnie miało zostać spełnione. Cieszę się, że w toku prac nad projektem zrezygnowano z obowiązkowości i zapewniono to, co w zasadzie wymaga konwencja, czyli have access, żeby mieć dostęp, żeby marynarze mieli dostęp do ubezpieczeń społecznych. Według mnie jest to zdecydowanie na plus. Jest to wizja państwa, które daje ramy, daje dostęp do ram, ale pozostawia wybór marynarzom, czy chcą z nich skorzystać czy chcą korzystać z rynku prywatnego. Uważam, że to bardzo dobry krok. Uważam, że należy podkreślić, że jednak ministerstwo lekko wycofało się i zrezygnowało z obowiązkowości.

Dalsza kwestia. Na pewno na plus jest spełnienie zasady solidarności narodowej, tak to nazwijmy. Marynarze, którzy pływają dla obcych armatorów spoza Unii Europejskiej czy Europejskiego Obszaru Gospodarczego, nie są zostawieni sami sobie, tylko mają możliwość dostępu do zabezpieczeń społecznych. Poniekąd plusem jest również pewna minimalizacja ryzyka społecznego wynikająca z niezadbania zawczasu o swoje zabezpieczenie socjalne. I być może część marynarzy zdecyduje się na to. Dzięki temu unikniemy ryzyka społecznego, że w przyszłości będzie trzeba tych ludzi w jakiś sposób ratować.

Natomiast jako oficer marynarki handlowej chciałbym zauważyć, że konstrukcja statusu marynarza i konstrukcja przede wszystkim zawieszenia tego statusu na okres trzech miesięcy

jest bardzo mało elastyczna w kontekście rzeczywistości, z którą marynarze spotykają się na co dzień mając najróżniejsze kontrakty. W swoim życiu pływałem na kontraktach cztery tygodnie na statku, cztery tygodnie na łodzi, sześć na sześć, sześć na dwa, osiem na osiem, trzy miesiące na trzy miesiące. Uważam, że zacementowanie tego w taki sposób, że jedyne zawieszenie, jak jest możliwe, to okres trzech miesięcy, jest absolutnie niedostosowane do pewnych trendów, które są na rynku morskim, czyli minimalizacji długości kontraktów. Kiedyś pływało się sześć, dziewięć, dwanaście miesięcy. Licząc w miesiącach, takie zawieszenie miałoby większy sens. W przypadku dzisiejszych realiów, kiedy raczej kontrakty są liczone w tygodniach, a nie w miesiącach, kiedy jest sporo rotacji, uważam, że to nie jest dobre rozwiązanie. Dodatkowym plusem jest oczywiście podstawa liczona od minimalnego wynagrodzenia. To też cieszy, że nie od całego wynagrodzenia, tylko podstawa jest od minimalnego wynagrodzenia, a marynarz może sobie to rozszerzyć.

Natomiast jeżeli chodzi o drugi cel, który został postawiony w projekcie ustawy, czyli wzmocnienie konkurencyjności polskiej bandery, przyznam szczerze, że zupełnie nie rozumiem, jak projekt ma wpłynąć na zwiększenie konkurencyjności. Zaczniemy od tego, że polska bandera utraciła konkurencyjność nie tylko, ale również ze względu na bardzo wysokie koszty pracy. Teraz jeżeli w Polsce mamy bardzo wysokie koszty pracy, a na świecie gdzieś tam, w krajach spoza Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego mamy bardzo niskie koszty pracy, jeżeli tam przenoszą się armatorzy, to nie jest dobrym rozwiązaniem zwiększanie im obciążeń, żeby wszyscy mieli źle, tylko raczej zmniejszanie obciążeń u nas tak, żeby u nas było konkurencyjnie, tanio w stosunku do państw trzecich. A więc według mnie filozofia absolutnie powinna być odwrotna. Natomiast to, czego najbardziej mi brakuje, gdyż jest to trochę wtórne, w kontekście polskiej bandery przede wszystkim należałoby skupić się jednak na mechanizmach odbudowy bandery poprzez na przykład specjalne ulgi podatkowe, poprzez fundusz modernizacji floty. Pomysłów jest wiele. Pan minister zapowiedział prace nad projektem na przykład podatku tonażowego, itd. Ja to wszystko rozumiem, natomiast uzasadnianie projektu ustawy kwestią wzmacniania konkurencyjności polskiej bandery uważam za dosyć absurdałne. To wszystko. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę. Do pytania zgłaszał się pan poseł, pan przewodniczący Mosiński. Proszę bardzo.

Poseł Jan Mosiński (PiS):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, to, że należy dbać o polską banderę i odbudować jej pozycję na morzu, jeżeli chodzi o układ globalny, jest poza dyskusją. Pytanie tylko jakimi metodami i środkami chcemy to osiągnąć. Natomiast wczytując się w projektowane zmiany, pojawiają się pewne wątpliwości, którymi chciałbym podzielić się z państwem, z Wysokimi Komisjami, nie odcinając się oczywiście od ewentualnych dalszych prac nad projektem. Według mnie, według mojej oceny projekt nie spełnia oczekiwań pewnej grupy, części polskich marynarzy – nie będę operował liczbami, ponieważ nie jest to istotne – pogarszając istniejące warunki marynarzy mieszkających w Polsce, pracujących na obcych statkach, u zagranicznych armatorów innych niż w państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak też nie rozwiązuje kwestii równego traktowania pracowników lądowych i morskich między innymi w sferze ubezpieczeń, gdyż wskazuje, że całość obciążenia ekonomicznego, opłacanej składki spoczywa na marynarzu wykonującym pracę na podstawie umowy o świadczenie pracy na morzu.

Była już mowa o Konwencji o pracy na morzu, którą Polska ratyfikowała w roku 2011. Mam wrażenie, że nie do końca duch konwencji jest osadzony w projektowanych zmianach. Warto byłoby ewentualnie nad tym popracować. Projekt nie uwzględnia tzw. prośby bezpośredniej Komitetu Ekspertów Międzynarodowej Organizacji Pracy czy też schodząc na rynek polski, krajowy, wspólnego stanowiska strony pracobiorców i pracodawców skupionych w zespole problemowym do spraw ubezpieczeń społecznych Rady Dialogu Społecznego z marca 2024 r. A więc szanowni państwo, warto byłoby spojrzeć na projekt poprzez pryzmat co najmniej kilku wątpliwości, które przedstawiłem, nie odcinając się oczywiście od prac nad projektem ustawy. Myślę, że chodzi o to, żeby przygotować dobre rozwiązania, które będą w jakiś sposób akcentować wnioski, postulaty wszystkich podmiotów dialogu społecznego. Właśnie na tym polega dialog społeczny, żeby rozmawiać, wsłuchiwać się w głosy stron i znajdować wspólne stanowisko. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący Płażyński.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, panowie ministrowie, oczywiście, jak wielokrotnie rozmawialiśmy też w ramach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, idea jest słuszna. Pytanie, jak to zrobić, żeby polska bandera wróciła na statki i polskie, i zagraniczne, żeby nawet zagraniczni koledzy z innych państw unijnych i pozaunijnych chcieli u nas rejestrować swoje statki, tylko że ja nie widzę w projekcie ustawy zachęty do tego, żeby było to robione. Owszem, widzę dobre rzeczy, widzę rzeczy, które siłą rzeczy musimy zrobić, jak na przykład wyjście z sytuacji, przed którą postawił nas wyrok TSUE z 2019 r. TSUE określił, że należy ubezpieczać marynarzy według prawa państwa rezydencji marynarzy, w którym zamieszkują. Rozumiem, że w związku jest to wyjście naprzeciw wyroku, jest to przywrócenie. Kolega przewodniczący Szymański mówił, że nie widzi tutaj poprawy konkurencyjności. Ja widzę poprawę w takim sensie, że polscy marynarze nie będą sekowani na rynku, armatorzy zatrudniając ich bez tej legislacji, nie będą obawiali się, że popełniają czyny niedozwolone w ramach wyroku, kształtu prawnego, który stworzył wyrok. Jest to pomaganie w tym zakresie marynarzom, którzy dalej mają rynek otwarty na współpracę z armatorami europejskimi.

Nie widzę jednak, jak pomaga to w odtworzeniu polskiej bandery. Przecież sytuacja, w której jest zachowana dobrowolność, wybór, czy całość składki ubezpieczenia społecznego ponosi marynarz czy tak naprawdę jest to według systemu dotychczasowego, gdzie z kolei koszty zabezpieczenia społecznego są po prostu bardzo wysokie, sprawi, że armatorzy niepolscy, którzy zatrudniają polskich marynarzy, będą mieli dużo bardziej komfortowe warunki finansowe w zatrudnianiu marynarzy, nie będą też musieli obawiać się ewentualnie kar ze strony Unii Europejskiej. Z drugiej strony marynarzy, którzy są zatrudnieni w tej chwili pod polską banderą, nikt z 750 marynarzy przecież nie będzie chciał zrezygnować z systemu, na który zdecydowały się bardzo specyficzne spółki, instytucje prowadzące tak naprawdę jednostki pod polską banderą. Jednostki z otwartego rynku, firmy z otwartego rynku nie wybierają polskiej bandery, dlatego że im się to nie opłaca z uwagi na koszty ubezpieczenia społecznego. A więc sytuacja będzie identyczna, jak jest teraz, z różnicą, że marynarze u innych armatorów będą ponosić całość kosztów po swojej stronie. Nie będzie to bardzo wysoki koszt. Na pewno będzie to komfortowe dla zagranicznych armatorów, ale nie widzę tutaj żadnych przesłanek, żeby myśleć, że ta zmiana legislacyjna sprawi, że jakikolwiek armator będzie chciał rejestrować statki pod polską banderą. W żaden sposób tutaj tego nie widzę.

Zgoda z przewodniczącym Szymańskim, jeżeli chodzi o okres, kiedy marynarz nie wykonuje swojej pracy na morzu. Nie widzę powodu, dla którego miałyby to być sztywne daty. Dlaczego na podstawie oświadczenia marynarza... Przecież ma dokumenty poświadczające, że jest marynarzem. Dlaczego nie wystarczy jego oświadczenie do ZUS-u, wskazujące na to, że w takich i takich miesiącach nie będzie odprowadzał składki, łącznie z zamrożeniem tych miesięcy, niewliczaniem ich do okresu wypracowywania emerytury? Myślę, że byłoby to i bezpieczniejsze, i korzystniejsze dla marynarza, a budżet Polski w żaden sposób by na tym nie stracił.

Mam bardzo poważną wątpliwość. Nie wiem, czy państwo dokonywaliście analizy pod kątem zgodności z prawem obciążenia w całości niższą stawką, ale jednak w całości marynarzy, którzy przecież też są pracownikami. Oni też podlegają pod przepisy, jak inni ludzie, którzy pracują na podstawie umowy o pracę. Marynarski kontrakt czy marynarska umowa o pracę, nawet jeżeli będą mieć status marynarza, dalej nie zmieni ich sytuacji prawnej w kontekście tego, kim są wedle polskiego prawa pracy rozumianego szeroko. A więc nie jestem przekonany, czy to jest zgodne z przepisami, które dotyczą wszystkich pracowników, nie wyróżniając, czy są pracownikami na umowie o pracę czy na marynarskiej umowie o pracę.

Reasumując proszę o komentarz w tych sprawach. Uważam, że kierunek jest dobry, ale to nie przyniesie spodziewanego efektu. Nie zrealizuje to naszych górnołotnych haseł dotyczących przywrócenia polskiej bandery. To trochę za mało. Musi być jakaś zachęta do tego, żeby statki były tutaj rejestrowane. Niestety, system dobrowolności, jakkolwiek może się to nie podobać części marynarzom, sprawi, że de facto moim zdaniem nie będzie tutaj zachęty. Moim zdaniem można się zastanawiać nad tym, żeby społecznie podejść do tego możliwie wrażliwie

i sprawiedliwie, żeby marynarzy, którzy wykonują swój piękny zawód pod polską banderą w ukształtowanym systemie ubezpieczeń społecznych, jaki dotyczy innych pracowników w Polsce, dotyczyły przepisy przejściowe i żeby ta nieduża grupa mogła dokończyć swoją pracę do osiągnięcia wieku emerytalnego na dotychczasowych zasadach. Uważam, że jeżeli ma to być spójny system, który ma mieć jakiś sens, to wszystkich innych pracowników, jeżeli miałyby to być dobrowolność, to jest to po prostu mijanie się z celem. Przynajmniej nie udawajmy wtedy, że chodzi o to, żeby przywrócić polską banderę w ramach tego postulatu, dlatego że on niczego tutaj nie ułatwi, nie zachęci.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Jeszcze pan poseł Szwed, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Szwed (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, myślę, że pan przewodniczący Płażyński dosyć jasno wyjaśnił, że rozwiązanie to, niestety, nie pomoże w odbudowie polskiej bandery, a może zadziałać wręcz odwrotnie. Nie da się w ten sposób wspomóc polskiej bandery, jeżeli nie będzie środków budżetowych na wsparcie tych rozwiązań. Myślę, że warto zapoznać się ze stanowiskiem zarówno Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy NSZZ „Solidarność” i wszystkich organizacji związkowych, które jasno wypowiadają się w tym zakresie. Problem przecież nie jest od dzisiaj, tylko od wielu, wielu lat. System emerytalny, w tym wprowadzanie go nawet z ułatwieniami do obecnego systemu, nie rozwiązuje problemu, ponieważ przerzuca odpowiedzialność na pracownika. Dobrowolność spowoduje, że tak naprawdę de facto nic się nie zmieni. Nie pomoże to, jak już powiedziałem, w odbudowie polskiej bandery, a przede wszystkim nie pomoże samym marynarzom, gdyż to kwestia zabezpieczenia marynarzy jest tutaj istotna.

Pan poseł poruszył bardzo istotną kwestię tych marynarzy, którzy są w tej chwili w zawodzie, którzy nie mają w tej chwili uprawnień emerytalnych, a na przykład zbliżają się do wieku emerytalnego. Co z tymi osobami? Tak naprawdę pozostają bez zabezpieczenia emerytalnego. Oczywiście można powiedzieć, że mogli się dobrowolnie ubezpieczyć. Wiemy o tym, że system dobrowolności funkcjonował. Z tego co wiemy, korzystało z tego chyba tylko około 20% marynarzy. To też nie jest rozwiązanie. Myślę, że warto jeszcze raz wsłuchać się w głos strony społecznej, ponieważ tak naprawdę to strona społeczna reprezentuje marynarzy, którzy wykonują tę pracę. Nie wiem, jaki będzie wniosek pani przewodniczącej, czy taki, żeby pracować nad tym rozwiązaniem, ale projekt w tym kształcie dzisiaj nie jest do procedowania. Trzeba by się zastanowić, co ewentualnie można by było tutaj zmienić, żeby spróbować znaleźć rozwiązanie, które będzie satysfakcjonujące dla strony społecznej.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Proszę teraz panów ministrów o odpowiedź.

Podsekretarz stanu w MRPiS Sebastian Gajewski:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Bardzo dziękuję wszystkim panom posłom za zadane pytania. W pierwszej kolejności odniosę się do wątpliwości podniesionej przez pana posła, pana ministra Szweda oraz pana przewodniczącego Płażyńskiego, dotyczącej sytuacji osób, które już dzisiaj są marynarzami i są zatrudnieni na podstawie marynarskiej umowy o pracę z ustawy o pracy na morzu z 2015 r. Ustawa wprost reguluje sytuację tych osób. Mamy art. 6 projektu, który wprost odnosi się do tej grupy. Osoby, które w dniu wejścia w życie podlegają ubezpieczeniu emerytalnemu i ubezpieczeniom rentowym jako pracownicy wykonujący pracę na podstawie marynarskiej umowy o pracę na statkach o przynależności polskiej, nadal będą podlegać ubezpieczeniu emerytalnemu i ubezpieczeniom rentowym na dotychczasowych zasadach z tytułu pracowniczego, chyba że będą chcieli podlegać ubezpieczeniu emerytalnemu i pozostałym ubezpieczeniom społecznym na nowych zasadach. Będzie to zależne od ich woli. Nie mamy takiej sytuacji, że ktokolwiek z marynarzy dzisiaj zatrudnionych na marynarską umowę o pracę na skutek wejścia w życie projektu, nad którym Wysokie Komisje w tej chwili pracują, będzie poszkodowany w sferze ubezpieczeń społecznych, dlatego że po pierwsze, stosowanie wobec nich dotychczasowych zasad jest zagwarantowane, po drugie, wszelka zmiana może się odbyć wyłącznie z ich inicjatywy. To pierwsza kwestia.

Jeżeli chodzi o sprawę związaną z okresem zawieszenia statusu marynarza, to znaczy tego, dlaczego jest to okres trzymiesięczny, a nie jest to okres dłuższy, wynika to z faktu, że w projekcie proponujemy objęcie marynarzy z tytułu statusu zawodowego marynarza wszystkimi ubezpieczeniami społecznymi, a zatem ubezpieczeniem emerytalnym, ubezpieczeniem rentowym, ubezpieczeniem chorobowym, ubezpieczeniem wypadkowym. Gdybyśmy zdecydowali się na możliwość dłuższego zawieszania statusu marynarza, okazałoby się, że ochrona ubezpieczeniowa udzielana w ramach ubezpieczenia chorobowego byłaby ochroną iluzoryczną ze względu na przewidziane ustawą chorobową okresy wyczekiwania do nabycia prawa do świadczeń z ubezpieczenia chorobowego. Do nabycia praw do świadczeń z ubezpieczenia chorobowego w przypadku ubezpieczenia obowiązkowego potrzeba 30 dni, w związku z czym moglibyśmy mieć taką sytuację, że marynarz zawieszając na dłużej niż trzy miesiące, de facto przez większość czasu płaciłby po prostu rodzaj darowizny na fundusz chorobowy Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Ze względu na przerwy cały czas miałby okres wyczekiwania do nabycia prawa do świadczenia z ubezpieczenia chorobowego. Realnie zasiłku chorobowego bądź innych świadczeń z ubezpieczenia chorobowego nie mógłby otrzymać. Stąd są trzy miesiące. Długo o tym dyskutowaliśmy z przedstawicielami środowiska w ramach zespołu do spraw ubezpieczeń społecznych Rady Dialogu Społecznego. Stąd jest takie rozwiązanie.

Jeżeli chodzi o wątek związany z Konwencją MLC, w jakim zakresie wdrażamy konwencję, co się tutaj zmienia, przede wszystkim chodzi o to, że z Konwencji o pracy na morzu wynika zobowiązanie dla państw stron konwencji do zapewnienia ochrony marynarzom w przypadku siedmiu ryzyk socjalnych, które są wskazane w konwencji. Polska w tym zakresie zobowiązała się do przestrzegania konwencji. Siedem ryzyk jest zabezpieczone, zagwarantowane w stosunku do marynarzy, którzy są zatrudnieni na marynarskiej umowie o pracę, natomiast w przypadku marynarzy, którzy na przykład ubezpieczają się dobrowolnie, mamy tylko ryzyka chronione ubezpieczeniem emerytalnym i ubezpieczeniami rentowymi, a nie wszystkie związane na przykład z chorobą, z wypadkami, z wypadkami przy pracy, z macierzyństwem. Stąd zasadnicza zmiana polega na wprowadzeniu rozwiązań, które każdemu marynarzowi, bez względu na to, czy pływa na statku o przynależności polskiej i jest ubezpieczony z tytułu pozostawania w stosunku pracy czy pływa pod banderą trzecią na jakiejś innej umowie o świadczenie pracy na morzu, wszystkim gwarantujemy wszystkie ryzyka, które wynikają z Konwencji o pracy na morzu. Dodatkowo Konwencja o pracy na morzu już nie w części normatywnej, tylko w części, gdzie są zalecenia, wskazuje, że państwa powinny dążyć do zapewnienia tak samo korzystnych warunków dla marynarzy, jak dla osób pracujących na lądzie. W naszej ocenie zagwarantowanie pełnego dostępu do wszystkich ubezpieczeń na szczególnych zasadach jest tego rodzaju gwarancją.

Jeżeli chodzi o poruszony tutaj wątek związany ze wzmocnieniem konkurencyjności polskiej bandery i konkurencyjności polskich marynarzy, wydaje się, że są tu dwa aspekty. Jeżeli chodzi o konkurencyjność polskich marynarzy, dziękuję za uwagi pana przewodniczącego Płażyńskiego, dlatego że rzeczywiście z wyroku TSUE C631/17 wynika, że jeżeli marynarz pływa pod banderą trzecią, ale u armatora unijnego i ma miejsce zamieszkania na terytorium Unii Europejskiej, to podlega ustawodawstwu właściwemu dla państwa, gdzie mieszka. W przypadku polskiego marynarza będzie to ustawodawstwo właściwe polskie. Ponieważ w Polsce do tej pory, w przeciwieństwie do wielu państw Unii Europejskiej, nie było preferencyjnych rozwiązań dotyczących ubezpieczeń społecznych marynarzy, w tym w szczególności podstawy wymiaru, marynarze, którzy znajdowali się w sytuacji, której dotyczył wyrok TSUE, mogli być traktowani jako mniej atrakcyjni pracownicy aniżeli pracownicy z innych państw członkowskich, gdzie ustawodawstwa właściwe przewidywały preferencyjne warunki na przykład kształtowania podstawy wymiaru składki. Innymi słowy, marynarz polski mógł być postrzegany jako droższy niż w krajach, gdzie są preferencyjne programy ubezpieczeniowe. Wydaje się, że tu wychodzimy naprzeciw tym rozwiązaniom.

Jeżeli chodzi o wzmocnienie konkurencyjności polskiej bandery i zachęcanie do pływania pod polską banderą, na pewno wątek ten rozwinie pan minister Marchewka, ale ja patrzę na to w ten sposób, że jest to jeden z wątków, jeden z elementów, który razem z innymi elementami całościowo może zachęcać do pływania pod polską banderą. Zwróćmy uwagę, że jeżeli mamy marynarza zatrudnionego dzisiaj na marynarskiej umowie o pracę, to ma podstawę wymiaru od całości przychodu, oczywiście do maksymalnej podstawy wymiaru, natomiast w przypadku marynarza, który będzie pływał, będzie zatrudniany już na nowych zasadach, podstawa wymiaru

będzie mogła być od minimalnego wynagrodzenia za pracę, co ma duże znaczenie, jeżeli chodzi o obciążenia związane z udzielaniem ochrony socjalnej.

Mam też głębokie przekonanie, że projekt ustawy został przygotowany w bardzo intensywnym dialogu społecznym. Oczywiście wiele można zrobić, jeżeli chodzi o dialog społeczny, być może nawet więcej, ale ja i pan minister Marchewka odbyliśmy dwa posiedzenia zespołu do spraw ubezpieczeń społecznych w Radzie Dialogu Społecznego, jedno posiedzenie plenarne Rady Dialogu Społecznego w tej sprawie, jedno posiedzenie zespołu trójstronnego do spraw branży morskiej na ten temat oraz dwa spotkania z pracodawcami i ze związkami zawodowymi w Ministerstwie Infrastruktury, w których zarówno ja, jak i pan minister braliśmy udział. Jednocześnie dwukrotnie odbyły się posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, gdzie temat ten był poruszany. Udzielaliśmy wszelkich wyjaśnień. Także w korespondencji w trakcie opiniowania projektu w rządowym procesie legislacyjnym przyjmowaliśmy uwagi ze strony społecznej. Na każdą z uwag odpowiedzieliśmy. I naprawdę duża część uwag została uwzględniona. Wydaje się więc, że projekt powstał w dialogu społecznym i w dużej mierze uwzględnia te postulaty, które zostały przedstawione przez stronę społeczną.

Zdaję sobie sprawę, że w postulatach strony społecznej pojawiał się wątek związany z dopłatami z budżetu państwa do składek opłacanych za marynarzy. Rzeczywiście jest to rozwiązanie, postulat, którego nie uwzględniliśmy. Jego zgłaszanie jest oczywiste, myślę, że każda grupa zawodowa chciałaby, żeby składki za nią były płacone w części z budżetu państwa, czyli z naszych podatków. Trzeba zwrócić uwagę na to, że opłacanie składek za ubezpieczonych z budżetu państwa jest konstrukcją prawną obecną w prawie ubezpieczeń społecznych, jednak wyjątkową, w zasadzie obecną w trzech zasadniczych sytuacjach. Po pierwsze, wtedy, kiedy mamy uzasadnione przerwy w zatrudnieniu. Składki opłacamy za bezrobotnych, za osoby, które odbywają przekwalifikowanie zawodowe w różnych formach. Za nich opłacamy składki z budżetu państwa. Po drugie, opłacamy składki z budżetu państwa za osoby, które opiekują się innymi osobami zależnymi. Po trzecie, opłacamy składki za pewne grupy zawodowe, z którymi państwo po prostu rozlicza się w ten sposób. Z tego powodu opłacamy składki za duchownych. Państwo niejako w ten sposób kompensuje kościołom i związkom wyznaniowym straty, które poniosły w przeszłości, związane z utratą majątku w okresie Polski Ludowej. Co do zasady są to trzy kategorie, trzy przypadki, kiedy płacimy za kogoś składki z budżetu państwa. Wydaje się, że status zawodowy, nawet wrażliwej branży, która potrzebuje wsparcia, nie jest wystarczającym uzasadnieniem do wprowadzenia takiego rozwiązania, ale oczywiście w przeszłości, dlatego że nie w trakcie prac nad tym projektem, będziemy mogli dyskutować nad takimi rozwiązaniami.

Teraz chciałem oddać głos teraz panu ministrowi Marchewce. Bardzo proszę.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie ministrze. Rzeczywiście zostało tu przedstawionych wiele opinii. Zgadzam się z tym, że proces konsultacji społecznych i rozmów w tej sprawie był bardzo intensywny, co zresztą potwierdził pan minister. Chciałbym tylko powiedzieć, że projekt ustawy zyskał aprobatę Związku Armatorów Polskich, Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych czy Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych APMAR, a więc podmiotów, które zajmują się pracą na morzu. Chciałbym rozwiać wątpliwości, które pojawiły się w czasie dyskusji, jak też odpowiedzieć na wątpliwości panów przewodniczących Płażyńskiego i Szymańskiego. Powiedzieliście panowie, że to nie ma żadnego znaczenia dla przywrócenia polskiej bandery. Ma to ogromne znaczenie dla przywrócenia polskiej bandery. Przede wszystkim dzisiaj statek może pływać pod polską banderą, ale koszty funkcjonowania takiego statku w związku chociażby z wynagrodzeniami i koniecznością płacenia wszystkich składek są dużo wyższe niż w krajach tzw. bander wygodnych. Tą ustawą czy tym projektem sprawiamy, że koszty pracy zostaną obniżone. Oczywiście może być tak, że spółka armatora będzie zarejestrowana na Cyprze, ale może zawiesić polską banderę. Wskazuje to jasno, i zresztą takie są stanowiska podmiotów, które podlegają pod ministerstwo pracy, że wtedy trzeba płacić pełne składki za marynarzy. Jeżeli preferencyjne warunki ubezpieczenia i niższa podstawa opodatkowania, jaką jest płaca minimalna, a nie na normalnych warunkach, nie są obniżeniem kosztów pracy, to czym są? Są obniżeniem kosztów pracy.

Jeżeli armator ma mieć bodziec do tego, żeby zawiesić, przywrócić polską banderę, musi mieć do tego odpowiednio niskie koszty. Nie chodzi o to, że ustawą wskazujemy: „szanowny armatorze, na przykład armatorze należący do Skarbu Państwa, teraz przeflaguj statki”. Tak nie będzie to działało. Musi to iść w parze z obniżeniem kosztów działalności. Zawieszenie białoczerwonej flagi jest związane z obniżeniem kosztów pracy. W wypadku, gdy tego nie będzie, to polscy marynarze będą musieli płacić pełne składki na ubezpieczenie społeczne. Dzisiaj na przykład w układzie zbiorowym Polskiej Żeglugi Morskiej jest zapis, uzgodnienie ze stroną społeczną, że PŻM przekazuje pewien ekwiwalent finansowy na opłacenie składek emerytalnych i rentowych. W tym wypadku w ramach praktycznie tej samej wysokości kosztów, które ponosi armator, oprócz tego zapewniamy jeszcze składki, które dotyczą ubezpieczenia wypadkowego i chorobowego, czego teraz nie ma. Jest to ewidentnie poprawa sytuacji marynarzy, wobec czego uważam, że jest to bardzo istotny krok dla przywrócenia polskiej bandery.

Jeżeli nawet przywrócilibyśmy podatek tonażowy, a gdybyśmy tego nie zrobili, przecież armator będzie musiał płacić ubezpieczenia społeczne na normalnych warunkach, nie na preferencyjnych, a więc nie będzie to żaden bodziec zachęcający do tego, żeby zawieszał białoczerwoną banderę. Dlatego jest to jeden z kroków, które są niezbędne, żeby przywrócić polską banderę, żeby wzmocnić jej atrakcyjność. Drugim krokiem będzie stworzenie podatku tonażowego, który w ramach rekomendacji Komisji Europejskiej jest uznawany za dozwoloną pomoc publiczną. Armatorzy zamiast płacić podatek CIT od swoich obrotów, będą płacić podatek tonażowy za działalność stricte żeglugową. Podatek ten jest dużo niższy niż normalny podatek CIT, który musieliby płacić. Jeżeli będą niższe podatki za działalność operacyjną floty, będą niższe składki na ubezpieczenie społeczne marynarzy, to będzie sprawiać, że armatorzy, mam nadzieję, że nie tylko polscy, będą podejmować decyzje o tym, żeby rejestrować statki w Polsce i wieszać białoczerwoną banderę.

Były już takie przypadki w poprzednich latach, że zagraniczni armatorzy zawiesili polską banderę, ale marynarze byli zatrudnieni gdzie indziej byli. Inspekcja pracy podniosła jasno, że muszą płacić całe składki za ubezpieczenie społeczne na normalnym poziomie, co sprawiło, że szybko białoczerwoną zdjęli i zawiesili banderę państwa trzeciego, gdzie koszty działalności są niższe.

A więc odpowiadając na wątpliwości panów przewodniczących, ma to duże znaczenie. To nie jest tak, że my ustawą nakazujemy, tylko tworzymy warunki. Jeżeli armatorzy będą widzieć, że warunki są sprzyjające, to będą to robić. Zapisy projektu konsultujemy z przedstawicielami branży, tak jak powiedziałem, ze Związkiem Armatorów Polskich czy Polskim Związkiem Przedsiębiorstw Żeglugowych. Z naszych rozmów i rekomendacji, które zostały wypracowane, jasno wynika, że jest to jeden z ważnych kroków. To nie jest tak, że dzięki temu przywrócona zostanie polska bandera, chociażby na statki Polskiej Żeglugi Morskiej, gdyż skupiam się głównie na tym, ale wiele kroków, które zostaną podjęte, pozwoli na podjęcie konkretnej decyzji. My wiemy, że są to niezbędne kroki, żeby tak się stało. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję panom ministrom za wyczerpującą odpowiedź. Zaraz oddam głos stronie społecznej, tylko pan przewodniczący Płażyński jeszcze chciał zadać pytanie.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Pan minister Marchewka nie zrozumiał mnie. Panie ministrze, jest to oczywista oczywistość, że koszty pracy są za wysokie, żeby opłacało się rejestrować statki pod polską banderą. To jasne. Ja mówiłem trochę o czymś innym niż przewodniczący Szymański. W tym przypadku mówiłem być może trochę w kontrze do panów z „Solidarności”, chociaż to, że państwo, pracownicy mają zagwarantowane – tak jest w tej ustawie – emerytury na dotychczasowych zasadach, to jest dla mnie ok. Natomiast ja mówię o tym, że jeżeli jest to system dobrowolności, to dla mnie oczywistym jest, że armatorzy niepolscy będą mieć tanio i legalnie, a armatorzy polscy nadal będą mieć drogo. Jeżeli to marynarz będzie decydował, czy chce być w nowym czy w starym systemie, to dlaczego uważacie, że zawsze będzie wybierał nowy system, który jest w cudzysłowie darmowy dla armatorów, którzy nagle mieliby przerejestrować się na polską banderę? Jakbym był armatorem i widział kraj, który niby mnie nęci do tego, żeby przerejestrować swoją banderę na inną, pomyślałbym: „hola, hola, ale tam marynarz będzie mi decydował, czy będę płacił dalej składkę czy nie będę, a skoro teraz mam pod tą banderą,

którą mam, a tam i tak legislacja zmieniała się w taki sposób, że polski marynarz dalej może mieszkać sobie w Polsce, a ja mogę dalej legalnie go zatrudniać i cały koszt jest po jego stronie, to dlaczego mam przerejestrowywać banderę?”. Przecież to nie ma sensu.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Odpowiem, panie przewodniczący. Jak wspomniałem, w 2004 r. ostatni statek należący do największego polskiego armatora został przeflagowany. To był rok 2004. Od tamtego czasu nie było żadnych działań, które pozwalałyby na powrót biało-czerwonej bandery. Chcę powiedzieć jasno, że dla nas kluczowe jest to, żeby statki należące do największego polskiego armatora, który jest w rękach Skarbu Państwa, mogły pływać dumnie pod biało-czerwoną flagą, a pływają na morzach i oceanach całego świata. W tej chwili jest to około 50 jednostek floty handlowej, które są na morzach i oceanach całego świata. Mamy sytuację, w której obecnie Polska Żegluga Morska przekazuje ekwiwalent pieniężny marynarzom na zapłacenie składek na ubezpieczenie emerytalne i rentowe. Przy utrzymaniu praktycznie tego samego poziomu kosztów stworzymy warunki do tego, żeby działalność związana z kwestią żeglugową w Polsce była po prostu opłacalna. Chodzi tu przede wszystkim o to. Zdaję sobie sprawę z tego, że może być tak, że w krajach, państwach trzecich typu Liberia albo gdzieś indziej zacznie się dyskusja o tym, że tam nie musimy nic płacić, więc dlaczego mamy się przeflagować na biało-czerwoną. Ale wiemy z konsultacji z naszymi armatorami, że będzie to możliwe do osiągnięcia, że zrobią to właśnie wtedy, kiedy będą spełnione te warunki. To nie jest tak, że nagle na całym świecie wszyscy armatorzy zaczną wieszać biało-czerwoną. Wiemy, że tak nie będzie, jest to utopia, ale chcemy stworzyć naszym podmiotom, przede wszystkim polskim podmiotom konkurencyjne warunki, które pozwolą to zrobić. I to jest jeden z tych kroków.

Jeżeli pan przewodniczący ma wątpliwości, czy armator zagraniczny, na przykład szwajcarski powie: „dlaczego mam rejestrować pod polską banderą, jak mogę sobie zarejestrować w rejestrze Portugalii, gdzie teraz tworzą rejestr Madery”. To oczywiście nie ma stuprocentowej pewności, że przyjdzie do nas, ale nasi armatorzy, polskie firmy, polski kapitał, spółki należące do Skarbu Państwa wówczas będą mogły to zrobić. Będzie to istotny krok w tym kierunku.

Posel Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, ale pan minister nie rozwił moich wątpliwości. Jeżeli nie będzie tak, że jest jeden system, tylko są dwa systemy, jeden bardzo obciążający finansowo armatora, drugi nieobciążający go w ogóle, to armator zawsze będzie się obawiał, że okaże się, że marynarze, którzy, jak rozumiem, wedle ustawy będą decydowali, czy chcą być w starym czy w nowym systemie, że nagle połowa załogi zatrudni się w starym systemie i koszty dalej są bardzo wysokie. Nie widzę tutaj żadnej zachęty do przerejestrowywania się na polską banderę.

Podsekretarz stanu w MRPiS Sebastian Gajewski:

Panie przewodniczący, taki jest urok projektów, które są wypracowywane w dialogu społecznym, że musimy uwzględniać zarówno punkt widzenia pracodawców, jak i punkt widzenia pracowników. Kwestia, którą pan porusza, była szeroko dyskutowana w trakcie naszych spotkań ze stroną społeczną. Musieliśmy znaleźć rozwiązanie kompromisowe, które z jednej strony wciąż będzie nośnikiem atrakcyjności, czyli zmniejszenia kosztów związanych z zatrudnianiem marynarzy, natomiast z drugiej strony nie doprowadzi do pogorszenia sytuacji marynarzy, którzy już dzisiaj są obecni na rynku, pracują na marynarskich umowach o pracę i są zainteresowani utrzymaniem ochrony socjalnej na dotychczasowych zasadach. Jest to element pewnego kompromisu, który zawarliśmy ze stroną społeczną. Natomiast jeżeli chodzi o ocenę tego, czy marynarze będą skłonni czy nie będą skłonni do podejmowania pracy i ubezpieczania się z tytułu statusu zawodowego marynarza, myślę, że trochę wkraczamy w sferę psychologii społecznej. Rozwiązania w tym kontekście można różnie oceniać. Myślę, że będzie to uzależnione od realiów na rynku pracy, realiów ekonomicznych w branży i bardzo wielu innych czynników. Zobaczymy, jak zafunkcjonują owe rozwiązania. My na pewno w ministerstwie rodziny, ale też w Ministerstwie Infrastruktury będziemy je ewaluować. Będziemy po prostu patrzeć, jaką się cieszą popularnością, czy razem z innymi rozwiązaniami, nad którymi pracuje minister infrastruktury, w perspektywie oczywiście nie miesiąca, ale w perspektywie kilku lat wywrą efekt, który jest dla nas pożądanym czy nie.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję panom ministrom za wyczerpujące odpowiedzi. Teraz bardzo proszę, pan się zgłasza. Tylko proszę się przedstawić do protokołu. Dziękuję.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Henryk Piątkowski. Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, ale to może nie jest istotne.

Aktualnie jestem także współprzewodniczącym branżowego dialogu społecznego, który był tu parokrotnie przywoływany, więc może warto dodać kilka zdań na temat dialogu, jak on rzeczywiście wyglądał. Mój ogląd dialogu trochę odbiega od oglądu prezentowanego przez panów ministrów. Ostatni raz na ten temat mieliśmy okazję dyskutować na ostatnim posiedzeniu w ramach dialogu społecznego bodajże 8 października ubiegłego roku. Od tamtego czasu z uporem maniaka, przepraszam za słowo, próbowaliśmy zachęcić do zwołania posiedzenia, żebyśmy mogli o tym podyskutować. Niestety, kolejne posiedzenie będzie jutro, więc z dialogiem społecznym w tej materii niekoniecznie było tak dobrze. Być może stąd powstaje tyle niepewności, tyle wątpliwości, tyle spraw, które nie do końca są rozstrzygnięte i niekoniecznie jasne. Być może nie byłoby tych wątpliwości, gdybyśmy mieli szansę podyskutować o nich w ramach branżowego dialogu społecznego przy udziale wszystkich jego stron, także strony związkowej, nie tylko strony pracodawców, których tutaj pan minister przywoływał. Oczywiście jest pełne prawo panów ministrów dyskutować z każdym z branży, natomiast forum dialogu społecznego, które nazywa się zespołem trójstronnym i jest częścią Rady Dialogu Społecznego, jest formalną stroną. Byłoby dobrze, gdyby dyskusja odbywała się także w ramach tego zespołu. To jest pierwsza rzecz, którą chciałbym wspomnieć.

Druga rzecz. Też z przykrością, ale muszę sprostować parę informacji, które państwu zostały przekazane. Mianowicie najważniejszą jest to, że zobowiązanie państwa strony konwencji do zrealizowania zabezpieczenia społecznego marynarzom zamieszkującym na jego terytorium, do zapewnienia dostępu do zabezpieczenia socjalnego – konwencja wymienia dziewięć tytułów, a Polska zobowiązała się do przestrzegania ośmiu – jest w części obowiązkowej. Jest to правило 4.5 norma A4.5. Jest to część obowiązkowa, a nie ta, którą w polskim obiegu prawnym przyjęto uznawać za nieobowiązkową. Na marginesie jest trochę inaczej, ale nie pora i nie miejsce na dyskusję w tym temacie. Otóż warto pamiętać, że to jest obowiązek strony wynikający z konwencji, a nie tylko wspomnienie w wytycznych, gdyż często tak traktuje się część B konwencji. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Jeżeli państwo pozwolicie kilka zdań na temat samego projektu. Co do uzasadnienia, w zasadzie w pełni zgadzamy się z zawartymi tam tezami, tyle tylko, że jak zajrzymy do projektu, to niestety, przynajmniej w naszym mniemaniu, nie bardzo zgadza się on z uzasadnieniem. Celem było przede wszystkim objęcie ubezpieczeniem społecznym marynarzy, którzy nie są objęci ubezpieczeniem społecznym. Mamy do czynienia z grupą, którą pan minister Gajewski wskazał dosyć precyzyjnie w swoim wystąpieniu. Mianowicie są to ci, którzy pracują nie pod polską banderą, zresztą w tym przypadku jest to bandera unijna, a więc poza banderami państw unijnych i Europejskiego Obszaru Gospodarczego czy też wolnego handlu, gdyż tam co do zasady regulacje istnieją. To, że niekoniecznie dobrze działają, to każdy w branży wie, ale formalnie istnieją. Natomiast mówimy o państwach, gdzie marynarze w ogóle nie są objęci systemem ubezpieczenia społecznego.

Co się dzieje w projekcie? W projekcie znajdujemy rozwiązania, które naszym zdaniem otwierają furtkę do czegoś, co jest sporym niebezpieczeństwem. Państwo dyskutowaliście przed chwilą na ten temat dosyć szczegółowo. Pozwolę sobie dodać jeszcze kilka zdań. Otóż konwencja stanowi, że ma to być na zasadach nie gorszych niż zatrudnienie na lądzie, a zasady na lądzie są proste. Każdy z nas, kto jest zatrudniony u pracodawcy, ponosi koszty ubezpieczenia społecznego we własnym imieniu, z własnych środków, ponosi je też pracodawca z jego środków. O tym, że polski system jest drogi, wszyscy wiemy, nie chciałbym o tym dyskutować, ewentualnie można szukać rozwiązań, jak zrobić, żeby był tańszy. Ale jeżeli mówimy o potaniieniu kosztów, to ja bym bardzo prosił, żebyśmy skoncentrowali się na dostępnych rozwiązaniach, żeby były one skierowane na przykład do pracodawcy, żeby pracodawca miał taniej. System pomocy państwa do żeglugi przyjęty i możliwy w Unii Europejskiej jako dopuszczalna pomoc przewiduje

taką możliwość. Już nie chcę mówić, że przewiduje taką pomoc także wprost dla marynarza jako dla obywatela, ale przewiduje taką pomoc dla pracodawcy, w tym przypadku armatora. Jeżeli chcemy poprawić konkurencyjność polskiej żeglugi, jeżeli chcemy rzeczywiście, a nie werbalnie, ponieważ spotykam się z tym pomysłem od razu wielu lat, przywrócić polską banderę, to proponowałbym skupić się na tych elementach, które nie spowodują obniżenia standardów zabezpieczenia społecznego, a spowodują raczej ulgę pracodawcy, który być może będzie bardziej chętny do podniesienia polskiej bandery.

Jedna rzecz w ogóle tutaj, proszę państwa, nie padła. Moim zdaniem jest ona znakomicie istotna, jeżeli chodzi o powrót pod polską banderę. To nie jest na temat, ale ponieważ trochę było to dyskutowane, pozwolę sobie dodać. Otóż tak długo, jak długo nieuregulowana zostanie w polskim prawie hipoteka morska i należności banku nie pojawią się przed należnościami Skarbu Państwa, tak długo nikt niczego tu nie zarejestruje. Żaden bank nie zainwestuje ogromnych pieniędzy w budowę statku, żeby w przypadku bankructwa firmy czekał na to, aż Skarb Państwa zgarnie wszystko i dla niego nic nie zostanie. Proponuję wziąć przykład z morskich państw, tam, gdzie rozwiązano to w taki sposób, że bandery tam są, że statki tam pływają. Jest to droga, którą moim zdaniem należy kroczyć, a nie poprzez obniżanie kosztów pracy, czyli patrz, jak w tym projekcie przeniesienie całkowitego ciężaru ubezpieczenia społecznego na marynarza. Przecież znajdujemy w projekcie artykuł, w którym jest mowa o tym, że koszty zabezpieczenia, i tu się wymienia jakie, ponosi sam marynarz.

Proszę państwa, moim zdaniem jest to droga, przepraszam, że użyję tego słowa, może nie jest ono adekwatne, do dyskryminacji pewnej grupy pracowniczej w stosunku do innej grupy pracowniczej. Mówimy także o marynarzach, którzy dzisiaj i w przyszłości pod rządami tego projektu, jeżeli wejdzie on w życie, będą zatrudnieni na statku pod polską banderą. W stosunku do współmieszkańców tego kraju będą na zdecydowanie gorszych warunkach, czyli będą w sprzeczności z konwencją, którą ratyfikowaliśmy przecież w 2011 r. Do dzisiaj próbujemy rozstrzygnąć niewątpliwie bardzo trudny i złożony problem, ale to nie jest dobra droga do tego, żeby tą drogą kroczyć.

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt...

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Mam tylko gorącą prośbę, gdyż kończy się nam czas dostępności sali.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Przepraszam bardzo. Już puentuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Poproszę o kwintesencję.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

W takim razie zmierzam do brzegu. Naszym zdaniem głównym niebezpieczeństwem, zagrożeniem projektu jest właśnie przeniesienie tego na polską banderę. Myślę, że warto powiedzieć jedno zdanie w tej materii. Państwo wspominaliście o tym, że marynarz będzie mógł wybrać, czy ten system – pod polską banderą – czy ten system. Chciałbym państwu podać zupełnie świeży przykład. Statek Oceania. Tam marynarz wybrał w ten sposób, że został zwolniony przez pracodawcę i natychmiast zaproponowano mu system zatrudnienia B2B. Wicie państwo, tak to wygląda w rzeczywistości. My możemy stworzyć wspaniałe projekty, możemy stworzyć wspaniałe prawo, a potem przychodzi rzeczywistość i wygląda jak na Oceanii. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan i pan jako kolejny. Tylko proszę się przedstawić.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościak:

Dziękuję bardzo. Andrzej Kościak. Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”.

Chciałbym serdecznie podziękować naszym znajomym, przyjaciółom, którzy od tylu lat w Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zabiegają o komplementarny system,

który umożliwi funkcjonowanie polskim marynarzom i polskim armatorom. Głosy krytyczne były bardzo celne, niewiele można w tej chwili dodać, ale chciałbym powiedzieć, jaka jest reakcja „Solidarności” w poszczególnych przedsiębiorstwach żeglugowych, o których mówiliśmy, o których mówił pan poseł Mosiński. Dziękuję za te opinie, dziękuję, że część z państwa zapoznała się z opiniami ekspertów Międzynarodowej Organizacji Pracy, którzy bardzo krytycznie odnieśli się do dotychczas obowiązujących przepisów. Ale co jest istotne? Otóż projekt nie rozwiewa wątpliwości i krytycznych pytań Zespołu Ekspertów Międzynarodowej Organizacji Pracy. Jest to istotne. Świadomość niedomagania wykonywania konwencji ze strony kolejnych rządów polskich na pewno jest wysoka. Chcę tylko powiedzieć, że komitet ekspertów to nie jest jakieś nieobiektywne ciało. To jest komitet, który jest niezależnym organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie badań przestrzegania konwencji przez wszystkie państwa członkowskie, które ratyfikowały konwencje, nie tylko Konwencję MLC. Dwa raporty ekspertów były wysłane do rządu polskiego. W 2014 r. był brak odpowiedzi rządu polskiego, w 2019 r. był brak odpowiedzi i reakcji, a były te same zarzuty, ale nie będę tego rozwijał.

Chcę powiedzieć, że „Solidarność” Polskiej Żeglugi Morskiej wyraża sprzeciw wobec projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych marynarzy oraz niektórych innych ustaw, który został przyjęty przez Radę Ministrów 6 maja 2025 r. „Solidarność” uważa, że projekt nie odpowiada na specyficzne potrzeby i realia pracy marynarzy, a wręcz może pogorszyć ich sytuację. Mówiliśmy o PŻM. Proszę, teraz PŻB. Nie czytam w całości, gdyż byłoby dłużej, a pani przewodnicząca prosiła, żeby było krótko. Proszę państwa, jeżeli chodzi o PŻB, trzeba powiedzieć sobie o nienormalności sytuacji, która trwa w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Promy są zarejestrowane na Bahamach. Czy to jest normalne, że spółka kontrolowana przez państwo polskie jest zarejestrowana w raju podatkowym, który Unia Europejska krytykuje i piętnuje? Marynarze pracują w systemie dwa na dwa tygodnie. W jaki sposób ustawa, która obowiązuje, zapewni ubezpieczenie marynarzom pracującym dwa na dwa tygodnie? „Solidarność” PŻB domaga się od pracodawcy PŻB, żeby okres czternastek pracy był chociaż wydłużony do sześciu miesięcy, na co pracodawca się nie zgadza, dlatego że oni po prostu nie mają pracy. W każdym razie opinia PŻB jest negatywna.

Mówiliśmy o polskiej banderze. Proszę bardzo, znany państwu przewodniczący, słynny Roman Smulski, który zabiega o to, żeby Skarb Państwa wyegzekwował sprzedaż PRCiP-u przez Skarb Państwa dla prywatnego właściciela. Do dzisiejszego dnia po kilkunastu latach prywatny właściciel nie zapłacił za Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych. Otóż przewodniczący pisze w imieniu „Solidarności” PRCiP: „Posiadamy swoje jednostki zarejestrowane pod polską banderą i zatrudniamy marynarzy na umowę o pracę. Tak więc nasi marynarze podlegają ubezpieczeniom społecznym zgodnie z przepisami polskiego prawa ubezpieczeń. Szkoda, że ustawodawca nie wprowadził żadnych preferencji czy przywilejów dla armatorów posiadających statki zarejestrowane pod polską banderą, tak jak jest wskazane w innych krajach z Unii Europejskiej przytaczanych w uzasadnieniu”.

Stanowisko „Solidarności” marynarzy i rybaków z Gdyni. „Solidarność” sprzeciwia się projektowi. Nie ma zasady równości w traktowaniu pracowników lądowych i morskich. Cytowany tu tytuł Konwencji MLC 2006, regulacja 4.5, standard A4.5 stanowi, że każde państwo-strona jest zobowiązane do zapewnienia marynarzom ochrony socjalnej na poziomie co najmniej równoważnym z tym, który przysługuje pracownikom lądowym, mającym miejsce zamieszkania na jego terytorium. Projekt w obecnym brzmieniu narusza fundamentalne założenia konwencji, przerzucając całość ciężaru na marynarzy, co stanowi rażące odstępstwo i niezgodność z konwencją.

Wreszcie Organizacja Marynarzy Kontraktowych ze Szczecina. Marynarze przytaczają znowu czternastki, 14 dni na 14 dni. Nie będą mieli możliwości zawieszenia statusu marynarza. Brakuje definicji marynarza. Jeżeli chodzi o marynarzy zatrudnionych przez pracodawcę armatora mającego siedzibę w Unii Europejskiej, należy wyjaśnić, co jest wiodące, siedziba pracodawcy czy siedziby armatora. Brakuje rozwiązań dla unijnych marynarzy, niemających rezydencji w Polsce, na statkach polskiej bandery. Brakuje rozwiązań dla marynarzy spoza Unii Europejskiej, a wykonujących pracę na statkach polskiej bandery. Jest to kwestia przyszłości.

W związku z krytycznymi uwagami organizacji związkowych, które należą do Krajowej Sekcji Morskiej „Solidarności” Rada Krajowej Sekcji Morskiej „Solidarności” postanawia negatywnie zaopiniować projekt. Zgadza się z tym, że rząd nad tym pracuje. Poprzednie rządy też

pracowały, ale nic z tego nie wynikło. Proszę zwrócić uwagę, że było prawie dwieście kilkadziesiąt statków pod polską banderą. Zwróćmy uwagę, że upadek polskiej żeglugi i zawodu polskiego marynarza zawdzięczamy rządowi liberalnemu, zawdzięczamy to również przepisom unijnym. Dzisiaj wiemy, że została przyjęta deklaracja szczecińska. Odnosimy się bardzo krytycznie do tej deklaracji. Ile w Unii Europejskiej było przyjętych deklaracji politycznych, z których nic nie wynikało? W związku z tym kończę, jak tu mój kolega ładnie powiedział, zmierzam do brzegu. Opiniujemy to negatywnie, wzywamy do dalszych prac, do ich kontynuacji, dlatego że zamiar wspomżenia polskich armatorów i polskich marynarzy jest słuszny. Popieramy ten zamiar, ale w tym projekcie nie znajdujemy takich rozwiązań. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Pan na środku, tylko bardzo proszę bardzo króciutko. Pan będzie ostatni. Państwo ministrowie i przechodzimy do procedowania. Dziękuję.

Prezes Darłowskiej Grupy Producentów Ryb i Amatorów Łodzi Rybackich Rafał Bocheński:

Dzień dobry. Nazywam się Rafał Bocheński. Jestem nie marynarzem, ale rybakim z Darłowa z trzydziestoczteroletnim stażem.

Szanowni państwo, przyszliśmy tutaj z kolegą do państwa w sprawie emerytur, które na pewno będą dotyczyły bardzo małej rzeszy rybaków. Chodzi o rybaków armatorów, którzy pracują na morzu. Ustawa o pracy na statkach rybackich określiła w pewnym momencie, kim jest rybak. Rybak to każda osoba pracująca na statku rybackim. Byłem niezmiernie szczęśliwy, że w końcu zostało to zdefiniowane, gdyż były problemy, czy kucharz jest rybakim, czy mechanik jest rybakim. Okazało się, że jednak wszyscy ci ludzie, którzy pracują na statkach, są rybakami. Ale okazało się, że armatorzy nie są. Osoba, którą my zatrudniamy w szczególnych warunkach, może przepracować 10 lat i ma prawo do przejścia na emeryturę. Jak państwu mówiłem, osiągnąłem już, jeżeli można tak powiedzieć, wiek emerytalny do emerytury pomostowej, ale nie mogę przejść na tę emeryturę, ponieważ Zakład Ubezpieczeń Społecznych nie traktuje mnie jako rybaka. Proszę, ponieważ to państwo jesteście od tego, żeby naprawiać prawo, ewentualnie tworzyć prawo, żebyście państwo przyjrzeni się temu, kto z nas jest rybakim, czy rybacy pracujący na zasadzie wpisu do ewidencji działalności gospodarczej to też są rybacy czy nie. Czy nasze organizmy inaczej reagują na zimno, stres i wilgoć? Czy widzicie państwo możliwość naprawienia tego? Dla nas jest to naprawdę bardzo, bardzo istotna sprawa. Przekażę pismo na ręce pana przewodniczącego Płażyńskiego. Mam nadzieję, że dotrze to do państwa i będziecie państwo mogli pracować. Bardzo bym prosił, żeby Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zajęła się tym poważnie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Jeszcze pan po lewej stronie.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Na pewno się zajmujemy.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Proszę bardzo. Pan się zgłaszał.

Wiceprzewodniczący Rady Związku Agentów Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR Piotr Masny:

Dzień dobry państwu. Pani przewodnicząca, panie przewodniczący, Piotr Masny. Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych.

Ci, co mnie znają, nie uwierzą, że będzie krótko, ale postaram się. Po pierwsze, ustawa jest nam potrzebna. Nie sposób nie zgodzić się z ministrem Gajewskim. Wydaje mi się, że wszyscy obecni tutaj, na tej sali powinni do tego podejść dokładnie w ten sposób, gdyż trzeba zacząć coś robić. Jestem uczestnikiem procesu załatwiania sprawy ubezpieczeń społecznych, uwaga, od 2003 r. I to jest pierwszy moment, kiedy tak naprawdę widać, że zostało zrobione coś, co ma sens. Zgadzam się z kolegami ze związków, gdyż trudno z pewnymi argumentami, które wysuwacie, nie zgodzić się. Natomiast jeżeli nie zrobimy nic, to będziemy dalej siedzieli i starali się wymyślić jakieś przepisy, które zaspokoją potrzeby, żądania wszystkich, i nigdy tego nie zrobimy.

Podam państwu przykłady z życia. Pan minister Marchewka wspomniał o rejestrze Madery. Wiecie państwo, kogo my jako ludzie odpowiedzialni za pracę dla około 12 tys. polskich marynarzy, gdyż mniej więcej tyle tysięcy ludzi korzysta z pośrednictwa firm zrzeszonych w związku, jesteśmy w stanie wysłać na europejską banderę Madery? Nie, Polaka, ale tylko emeryta. Dlaczego? Bo ma A1. Na fińską banderę emeryta, bo ma A1. My nie jesteśmy w stanie... Mówimy teraz o realiach. Ja nie mówię o teorii, ja mówię o praktyce. Na banderę europejską pojedzie tylko Polak emeryt, dlatego że jest w stanie pokazać A1.

Posel Kacper Płażyński (PiS):

Co to jest A1?

Wiceprzewodniczący Rady Związku Agentów Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR Piotr Masny:

Jest to druk poświadczający uczestnictwo, objęcie oficjalnym ubezpieczeniem społecznym w państwie Unii Europejskiej. Dzięki uchwaleniu ustawy mamy naprawdę poważne podstawy do tego, żeby sądzić, że otworzymy dla polskich marynarzy rynek Unii Europejskiej, który w tej chwili jest dla nich zamknięty. Możemy sobie mówić o równości w Unii Europejskiej, o różnych innych rzeczach, ale ona nie występuje. Już nie mówię o tym, że marynarz, który podpisuje umowę z niemiecką firmą, nie ma żadnego pokrycia w ubezpieczeniu społecznym. Jak Niemcy sobie to wymyślili, nie wiem, ale tak to zrobili, tak to działa. Ja mówię o realiach, ja nie mówię o teorii.

Na koniec powiem tak. Jestem warszawiakiem z urodzenia, więc wiem, jak marynarze w Warszawie są przyjmowani, nie odbierając niczego żadnemu z państwa. Zawsze staraliśmy się, myśleliśmy o różnych argumentach, jak przemówić do polityków, do posłów, żeby zajęli się sprawami morskimi, przekonać, czemu jest to ważne. Pamiętam dokładnie takie samo wspólne posiedzenie Komisji w 2008 albo w 2009 r. Był tam Paweł Szynkaruk. Ja byłem wtedy przewodniczącym związku. Na początek dostaliśmy po pięć minut, potem wszyscy się spieszyli, więc dostaliśmy na koniec trzy i pół minuty dla nas dwóch do podziału, żeby opowiedzieć, jak wygląda rynek pracy marynarzy. Dlatego korzystam z tej okazji.

Powiem państwu jedną rzecz. Mniej więcej rok temu pojechałem z inspekcją na jeden ze statków, który stał na Bałtyckim Terminalu Kontenerowym. Ta historia jest o tym, czemu to, o czym tu mówimy, jest ważne i dlaczego trzeba to zrobić. Stoi sobie piękny ciężarowiec, czyli tzw. heavy lift, statek do przewożenia ładunków specjalnych. Podjeżdżam i patrzę, a on wyładowuje czołgi i haubice, któreśmy sprowadziliśmy z Korei. Ja mówię: „kurczę, jak fajnie, przyjechały, w końcu będziemy się bronić”. Idę z inspekcją na statek niemieckiego armatora pod wygodną banderą, a cała obsada oficerska, przepraszam, że użyję tego słowa, jest ruska. Teraz powiedzcie mi państwo, przez półtora miesiąca podróży z Korei do Polski co oni w czołgach i haubicach zainstalowali, co sfotografowali, co rozkręcili, co otworzyli, itd. Nam w Polsce marynarze są potrzebni po to, żeby w służbach byli ludzie, którzy zdają sobie sprawę z tego, jak wygląda transport morski. Jak ktoś nie był marynarzem, to tego nie ogarnie. Po prostu jak ktoś nie pracował w tym fachu, to nie będzie wiedział, jak to działa. Dla mnie to było przerażające. Ochrona kontrwywiadowcza całego tego transportu to dla mnie w ogóle jakaś farsa. Naprawdę jeżeli nie będziemy się tym zajmować, jeżeli u nas, w Polsce nie stworzymy warunków do tego, żeby zatrudniać marynarzy, żeby zawód ten uzyskał jakiekolwiek zabezpieczenie socjalne, żeby to był normalny zawód, żeby to nie był dziwny zawód, jaki był do tej pory, to skończymy na tym, że statki do Szczecina i do Gdańska będą pilotować Pakistańczycy. Tak będzie, ponieważ nie będzie miał kto tego robić. Jesteśmy absolutnie za tym, żebyśmy uchwalili tę ustawę, żebyśmy wprowadzili to prawo w Polsce, zdając sobie sprawę, tak jak tu wszyscy siedzimy, z niedoskonałości tych rozwiązań. To tyle. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Teraz państwo ministrowie. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MRPiS Sebastian Gajewski:

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, panie przewodniczący, dziękuję za wszystkie głosy strony społecznej, tak jak w całym procesie legislacyjnym staramy się w nie wsłuchiwać i w możliwym zakresie oczywiście uwzględniać państwa postulaty. W pierwszej kolejności chciałbym odnieść się do zagadnienia, które wielokrotnie wybrzmiewało zarówno w głosach strony społecznej,

jak także w części wypowiedzi państwa posłów. Jest to ważna kwestia. Pojawia się zarzut, że projekt ustawy przerzuca w całości koszt ochrony socjalnej marynarza na samego marynarza. W przypadku, w którym marynarz skorzysta z tytułu do ubezpieczeń społecznych w postaci statusu marynarza, będzie jednocześnie ubezpieczonym i płatnikiem składek, odprowadzającym składki za swoje ubezpieczenia. Skąd jest takie rozwiązanie? Pamiętajmy o tym, mówiłem o tym na samym początku, że projekt jest przede wszystkim adresowany do tych marynarzy, którzy mieszkają w Polsce, a jednocześnie pływają na statkach pod banderą trzecią, czyli na statkach pod banderami państw, które nie są członkami Unii Europejskiej, nie są w Europejskim Obszarze Gospodarczym. Do takich państw zalicza się na przykład Bahamy, zalicza się Liberię. Oczywiście moglibyśmy wprowadzić takie rozwiązanie, że marynarz pływający pod banderą państwa trzeciego podlega ubezpieczeniom obowiązkowym z tego tytułu, że tam pływa. Płatnikiem składek jest armator, czyli firma na Bahamach, firma w Liberii. Wtedy Zakład Ubezpieczeń Społecznych nie będzie miał faktycznej możliwości przeprowadzenia kontroli płatnika składek w firmie, która ma siedzibę w Liberii albo na Bahamach. Oczywiście być może Zakład Ubezpieczeń Społecznych wyda nawet decyzję stwierdzającą obowiązek ubezpieczenia albo stwierdzającą jakieś zobowiązanie z tytułu składek w jakiejś kwocie, ale nie przeprowadzi postępowania egzekucyjnego w administracji wobec firmy, która ma siedzibę na Bahamach lub w Liberii. Składka po prostu nie zostanie uiszczona.

Zgadzam się z tym, że rozwiązanie to nie jest modelowe, tylko nawiązuje do sytuacji, w której 17 tys. polskich marynarzy, którzy dzisiaj w absolutnej większości nie są ubezpieczeni, pływa pod banderami państw trzecich w firmach u armatorów, którzy mają siedzibę w państwach, wobec których Polska, polski aparat władz publicznych, Zakład Ubezpieczeń Społecznych nie ma żadnych możliwości wyegzekwowania zobowiązań z tytułu składek na ubezpieczenia społeczne. I stąd jest to rozwiązanie. Tak jak mówiliśmy na początku, przede wszystkim do tej grupy chcemy adresować te rozwiązania.

Przyjmuję uwagi strony społecznej, także te, które były podnoszone przez pana przewodniczącego Kościka, chociaż definicję marynarza akurat w projekcie ustawy mamy, chociaż duża część uwag zgłaszanych przez państwa środowisko nie stanowi uwag do samego projektu, tylko bardziej jest uwagami do prawa Unii Europejskiej i do przepisów dwóch rozporządzeń o koordynacji systemu zabezpieczenia społecznego. Również tych problemów nie jesteśmy w stanie rozwiązać z poziomu ustawy. Wielokrotnie mówiłem o tym, że projekt nie zmieni nic, co dzisiaj jest uregulowane w rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczących koordynacji systemu zabezpieczenia społecznego i nic, co jest dzisiaj uregulowane w wiążących Polskę umowach międzynarodowych. Takie mamy realia.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z Konwencją MLC, raz jeszcze podkreślam, że konwencja przewiduje po stronie państw członkowskich obowiązki zapewnienia ochrony z tytułu ośmiu ryzyk, które są wymienione w konwencji. Polska się do tego zobowiązała. Konwencja nie rozstrzyga, jaką techniką zabezpieczenia społecznego ryzyka mają być chronione, a zatem nie określa, czy mają to być ubezpieczenia społeczne, zaopatrzenie społeczne czy pomoc społeczna, nie określa również, na jakich szczegółowych zasadach, pozostawiając to państwom stroną konwencji. W mojej ocenie, w ocenie i ministerstwa rodziny, i ministerstwa infrastruktury zaproponowane rozwiązania są w pełni zgodne z Konwencją o pracy na morzu. Z pewnością są pewnym krokiem do przodu, jeżeli chodzi o wywiązywanie się ze zobowiązań wynikających z konwencji.

Oczywiście jesteśmy otwarci na ewaluację projektu. Mówiłem o tym już wcześniej, natomiast odnosząc się do zagadnienia, które tutaj zostało poruszone, jeżeli chodzi o pracę rybaków morskich, to nie dotyczy to tego projektu. Mam wrażenie, że to, że państwo armatorzy nie ma prawa do emerytur pomostowych, nie wynika z tego, że Zakład Ubezpieczeń Społecznych nie uznaje państwa pracy za pracę rybaków morskich. Jest to praca w szczególnych warunkach. Chodzi o to, że państwo nie podlegacie ubezpieczeniom społecznym z tytułu stosunku pracy tylko z tytułu pozarolnicza działalność, a prawo do emerytur pomostowych przysługuje wyłącznie osobom podlegającym ubezpieczeniom społecznym z tytułu pracownik oraz osobom, za które jest odprowadzana składka na Fundusz Emerytur Pomostowych. Jeżeli ktoś nie jest pracownikiem, jeżeli jego płatnik nie odprowadza składki na Fundusz Emerytur Pomostowych, to nawet jak wykonuje pracę w szczególnych warunkach czy w szczególnym charakterze, to po prostu nie może nabyć prawa do emerytury pomostowej. Nie jest to kwestia uznawania państwa pracy

za pracę rybaków morskich w znaczeniu, które jest przyjęte w załączniku do ustawy o emeryturach pomostowych, tylko bardziej jest to kwestia tytułu, który wyklucza nabycie prawa do emerytury pomostowej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Pan minister Arkadiusz Marchewka? Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, przede wszystkim dziękuję za konstruktywną dyskusję. Jest ona bardzo istotna. Jak państwo widziecie, to, co jest najistotniejsze w projekcie czy w całym procesie, to znalezienie odpowiedniego balansu. Z jednej strony rozumiem oczekiwania przedstawicieli związków zawodowych, którzy mówią o tym, żeby jak największe środki finansowe państwo przekazywało na zaspokojenie potrzeb. Z drugiej strony jest środowisko armatorów, które doskonale zdaje sobie sprawę z tego, że żeby żegluga była konkurencyjna na rynku globalnym, to musi mieć jak najniższe koszty działalności. Projekt pozwala na znalezienie balansu, z jednej strony zapewniając możliwość ubezpieczeń społecznych marynarza. Dzisiaj szacujemy, że około 20 tys. Polaków pływających na statkach pod obcymi banderami w ogóle nie ma płacowego ubezpieczenia społecznego. A więc oczywiście jest to dobrowolne, ale daje możliwość zapewnienia, zagwarantowanie bezpieczeństwa socjalnego. Z drugiej strony daje armatorom możliwość przygotowania takich ram prawnych, które pozwolą na obniżenie kosztów działalności.

Padają tu jeszcze kilka istotnych kwestii związanych chociażby z hipoteką statków. Panie przewodniczący, doskonale o tym wiemy. Mamy to zmapowane. Procedura zostanie usprawniona i zmieniona w projekcie ustawy, który będzie kolejnym krokiem w ramach trzech kroków, o których mówiłem, żeby polska bandera mogła powrócić. A więc chciałbym jeszcze raz podziękować wszystkim za konstruktywną dyskusję. I tak jak powiedziałem, jest to bardzo istotny i niezbędny krok do tego, żebyśmy przywrócili polską banderę. Niższe koszty działalności, niższe podatki, niższe koszty pracy to jest to, co pozwoli nam wzmocnić biało-czerwoną. Dziękuję wszystkim, którzy brali udział w konsultacjach, w rozmowie. Mam nadzieję, że spotka się to z państwa przychylnością. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję za dyskusję. Zamykam dyskusję ogólną.

Stwierdzam zamknięcie pierwszego czytania. Stwierdzam też, że nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne.

Przechodzimy zatem do rozpatrzenia projektu. Czy na tym etapie Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi? Bardzo proszę.

Legislator Aleksandra Wolna-Bek:

Szanowni państwo, Biuro Legislacyjne w porozumieniu ze stroną rządową przygotowało zestawienie poprawek redakcyjno-legislacyjnych, które otrzymali państwo przed posiedzeniem. Jeżeli państwo chcą, to przy konkretnych punktach możemy wskazywać, na czym polegają owe poprawki. Większość z nich to rzeczywiście poprawki uspołniające, ujednolicejące na przykład nazewnictwo, nazwy umów, jak w pkt 1 czy w pkt 3, żeby było to bardziej wiadome dla całego projektu, że chodzi o marynarską umowę o pracę. Jak państwo uważają, możemy omawiać to przy konkretnych punktach, a jeżeli nie, można przyjąć w całości. Jeżeli nie mają państwo uwag, to my tylko wspomnimy w danych miejscach.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Wobec tego przejmę te poprawki. Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, przechodzimy do tytułu projektu. Czy są uwagi do tytułu projektu? Nie widzę. Jeżeli nie ma uwag, stwierdzam, że tytuł projektu został rozpatrzony.

Przechodzimy do art. 1. Czy państwo posłowie mają jakieś pytania? Nie widzę. Strona rządowa? Nie widzę. Czy są uwagi Biura Legislacyjnego?

Legislator Aleksandra Wolna-Bek:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o cały art. 1, to w naszym zestawieniu jest to osiem pierwszych korekt. Jeżeli państwo chcą, możemy je w skrócie przedstawić. Tak jak mówiłam, na przykład w zmianie nr 3, chodzi o to, żeby stosować jednolicie nazwę marynarskiej umowy o pracę

lub innej umowy dotyczącej świadczenia przez marynarza pracy na morzu. Są to na przykład propozycje z pkt 1 i 3.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Myślę, że nie ma sensu, ponieważ mamy je przed sobą. Czy są uwagi państwa wobec przyjęcia poprawek? Nie widzę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Przepraszam najmocniej. Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Wedle mojej wiedzy stan prawny Rzeczypospolitej Polskiej przewiduje wyłącznie marynarską umowę o pracę jako bazę do nawiązywania stosunku pracy na statku. Tak stanowi ustawa o pracy na morzu. Powiem bardzo krótko i jednoznacznie, że nie ma żadnych innych umów, które mogłyby regulować te kwestie. Stąd zwracam państwu uwagę czy też bardzo serdecznie proszę, żebyście państwo zechcieli po prostu tego nie wprowadzać. Jest to otwarcie na przykład dla B2B. Jeżeli tak, to ja jestem zdecydowanie przeciwny. Myślę, że jest to dosyć oczywiste, dlatego że musielibyśmy dokonać zmiany w ustawie o pracy na morzu, w artykule, który określa normy w tym zakresie. Bardzo proszę, żebyście państwo byli uprzejmi najlepiej usunąć fragment „lub innej umowy dotyczącej świadczenia przez marynarza pracy na morzu”, ponieważ żadnej innej umowy polskie prawo nie przewiduje.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Pan minister Gajewski.

Podsekretarz stanu w MRPiPS Sebastian Gajewski:

To rzeczywiście prawda, że polskie prawo nie przewiduje innej umowy, na której można zatrudniać marynarzy niż marynarska umowa o pracę. Kwestia ta jest jednoznacznie rozstrzygnięta w ustawie o pracy na morzu. Natomiast zwracam państwu uwagę na to, że my pracujemy nad tytułem do ubezpieczeń społecznych, który będzie obejmował nie tylko osoby pracujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na terenie Unii Europejskiej czy w państwach stron konwencji, ale wszędzie, w związku z czym jeżeli zapiszemy marynarską umowę o pracę, to jest to konkretna umowa o pracę zdefiniowana w polskiej ustawie. Wtedy z modelu ubezpieczeń społecznych marynarzy wyłączymy te osoby, które pracują w innych państwach, w innych reżimach prawnych, gdzie nie są zatrudnione na marynarską umowę o pracę, tylko na jakąś umowę na przykład zgodnie z prawem pracy lub prawem cywilnym obowiązującym na Bahamach czy w Liberii, a tak jak powiedziałem, podstawowym założeniem, zamierzeniem ustawy było objęcie ubezpieczeniami społecznymi tych wszystkich osób, które pracują w państwach trzecich w innych reżimach prawnych, niż te, które wynikają z polskiej ustawy o pracy na morzu. Chciałbym powiedzieć jeszcze jedno zdanie, że ustawa odnosi się do ubezpieczeń społecznych, a nie do prawa pracy, a zatem nie reguluje kwestii związanych z dopuszczalną podstawą nawiązania stosunku pracy ani nie reguluje w żadnym stopniu treści stosunku pracy w znaczeniu uprawnień i obowiązków pracownika i pracodawcy. Jest to ustawa dotycząca prawa ubezpieczeń społecznych, a nie prawa pracy.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Króciutko bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Szanowni państwo, ustawa o pracy na morzu jest odbiciem Konwencji o pracy na morzu. W zakresie zatrudnienia marynarzy na statkach na całym świecie nie ma innej umowy niż marynarska umowa o pracę. W języku angielskim nazywa się to trochę inaczej, nazywa się to seafarers employment agreement, ale jest to nic innego jak marynarska umowa o pracę. Chciałbym zwrócić uwagę, że na stronie internetowej ministerstwa pracy znajdujemy wy tłumaczenie tego pojęcia. Jest ono dokładnie zgodne z tym, że angielsko brzmiąca nazwa w Polsce jest rozumiana jako marynarska umowa o pracę. Stąd zastanawiam się, czemu to ma służyć. Moim zdaniem tylko wspomnianemu otwarciu.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MRPiPS Sebastian Gajewski:

Raz jeszcze powtarzam, że nie.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Jeżeli nie ma więcej uwag, stwierdzam że Komisje rozpatrzyły art. 1.

Przechodzimy teraz do art. 2. Czy są uwagi? Proszę bardzo o wypowiedź państwa posłów. Nie widzę. Strona rządowa. Nie widzę. Czy są uwagi Biura Legislacyjnego? Nie widzę. Jeżeli nie ma uwag, stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 2.

Przechodzimy teraz do rozpatrzenia art. 3. Czy są uwagi do art. 3? Bardzo proszę państwa posłów. Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator Aleksandra Wolna-Bek:

Szanowni państwo do art. 3 do zmiany nr 3 mamy drobną uwagę językową zawartą w zestawieniu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Myślę, że na końcu upoważnimy Biuro Legislacyjne... Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MRPiPS Sebastian Gajewski:

W pełni identyfikujemy się z poprawkami Biura Legislacyjnego.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Jeżeli nie ma uwag, stwierdzam że Komisje rozpatrzyły art. 3.

Przechodzimy teraz do rozpatrzenia art. 4. Czy są uwagi do art. 4? Państwo posłowie? Nie widzę. Strona rządowa? Nie widzę. Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Aleksandra Wolna-Bek:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o art. 4, wskazujemy, że w zestawieniu poprawek w porozumieniu ze stroną rządową przygotowaliśmy korektę. Wynika to z tego, że 1 czerwca weszła w życie nowa ustawa o rynku pracy i służbach zatrudnienia, gdzie nadano również brzmienie pkt 1 w art. 8 ust. 4. Po to, żeby nie dokonać wycięcia przyjętych tam zmian, zaproponowaliśmy tutaj korektę, żeby zachować wszystkie punkty wyliczone w tamtym przepisie i odpowiednio uzupełnić naszą nowelizację. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Jest to też tylko i wyłącznie uwaga redakcyjna.

Legislator Aleksandra Wolna-Bek:

Tak.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MRPiPS Sebastian Gajewski:

Strona rządowa też identyfikuje się z poprawkami.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Dziękuję. Jeżeli nie ma więcej uwag, stwierdzam że Komisje rozpatrzyły art. 4.

Przechodzimy teraz do rozpatrzenia art. 5. Czy są uwagi do art. 5? Państwo posłowie, bardzo proszę. Nie widzę. Strona rządowa. Nie widzę. Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Aleksandra Wolna-Bek:

Szanowni państwo, w zestawieniu w pkt 11 mamy propozycję poprawki, żeby skreślić zmianę nr 2. Wydaje nam się, że zmiana ta nie jest potrzebna, gdyż przepis nie ma normy prawnej. Jest to tylko informacja w ramach ustawy o pracy na morzu, że do osób, które będą zatrudnione na podstawie marynarskiej umowy o pracę albo będące marynarzem według naszej nowej definicji z ustawy o ubezpieczeniach społecznych, będzie się stosowało zasady z ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych. Wydaje nam się, że taki przepis jest zbędny, ponieważ będzie to wprost wynikało z ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych. W związku z tym chyba nie ma sensu dodawać takiego przepisu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MRPiPS Sebastian Gajewski:

Popieramy uwagę Biura Legislacyjnego.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo proszę.

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

Chciałabym tylko zapytać, gdyż jestem trochę zdumiona. Mamy przed sobą zestawienie poprawek legislacyjnych do rządowego projektu. Państwo sami zaproponowaliście taką poprawkę. Czy jest to poprawka państwa autorstwa, gdyż teraz jest propozycja zmiany? Poproszę tylko o wyjaśnienie, dlatego że nie rozumiem tego.

Legislator Aleksandra Wolna-Bek:

Pani poseł, jak mówiłam na początku, wcześniej rozmawialiśmy ze stroną rządową w trybie roboczym. W wyniku naszych rozmów i dyskusji przygotowaliśmy zestawienie poprawek. Zrozumiałam, że pani przewodnicząca powiedziała, że przejmuje je wszystkie jako poselskie, a my tylko wskazujemy ich miejsce.

Poseł Joanna Borowiak (PiS):

Dobrze. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Mam pytanie, czy ta uwaga, ta poprawka jest zgłoszona w zestawieniu? Dobrze, czyli przyjmujemy ją. Nie widzę więcej uwag do art. 5. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 5.

Przechodzimy do art. 6. Czy są uwagi? Państwo posłowie. Jeszcze art. 5a.

Legislator Aleksandra Wolna-Bek:

Szanowni państwo, w wyniku przeglądania tekstu okazało się, że należy jeszcze dokonać korekty w ustawie o wspieraniu rodziców w aktywności zawodowej oraz w wychowaniu dziecka – „Aktywny rodzic”. Należy uzupełnić tamtą ustawę poprzez dodanie nowego punktu o marynarzach. W związku z tym jest propozycja poprawki, żeby dodać nowy art. 5a, który będzie uwzględniał nową kategorię ubezpieczonych. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Artykuł ten znajduje się w zestawieniu. Nie widzę uwag do art 5a. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MRPiPS Sebastian Gajewski:

Popieramy.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Dziękuję bardzo. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art 5a.

Przechodzimy teraz do art. 6. Czy są uwagi do art. 6, jeżeli chodzi o państwa posłów? Nie widzę. Strona rządowa? Nie widzę. Biuro Legislacyjne? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 6.

Przechodzimy do art. 7. Czy są uwagi do art. 7? Strona rządowa. Proszę bardzo, panie pośle. Pan poseł Piotr Kandyba, proszę bardzo.

Poseł Piotr Kandyba (KO):

Chciałbym zaproponować poprawkę w art. 7. Proponuję brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 października 2025 r.”. Uzasadnienie. W pierwotnym projekcie ustawy określono wejście w życie ustawy z dniem 1 lipca 2025 r. Zaproponowany termin wejścia w życie uwzględnia aktualny etap prac legislacyjnych nad projektem ustawy, a także pozwala na przygotowanie się do realizacji jej przepisów przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych oraz podmioty zobowiązane do wystawienia zaświadczeń marynarzom. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Strona rządowa?

Podsekretarz stanu w MRPiPS Sebastian Gajewski:

Popieramy poprawkę.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Biuro Legislacyjne. Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki? Nie widzę. Czy musimy głosować czy nie? Stwierdzam zatem, że artykuł został przyjęty wraz ze zgłoszoną poprawką.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całości ustawy?

Posel Kacper Płażyński (PiS):

Będziemy się wstrzymywać, w związku z czym...

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

...jest sprzeciw. Dlatego pytam, czy jest sprzeciw. Przechodzimy do głosowania. Proszę się przygotować.

Kto z państwa jest za przyjęciem projektu ustawy wraz ze zgłoszonymi poprawkami? Głosujemy. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Mamy już wyniki? Bardzo proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Damian Norwiński:

27 głosów za, nikt nie był przeciw, 13 osób się wstrzymało.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję. Stwierdzam, że Komisje 27 głosami za, 0 głosami przeciwnymi i 13 głosami wstrzymującymi się przyjęły wniosek o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy z druku nr 1246 wraz z poprawkami.

Teraz przejdźmy do wyboru posła sprawozdawcy. Bardzo proszę.

Posel Dorota Marek (KO):

Pani przewodnicząca, proponuję panią przewodniczącą Joannę Frydrych jako posła sprawozdawcę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Joanna Frydrych (KO):

Bardzo dziękuję, wyrażam zgodę. Czy są inne kandydatury z sali? Nie widzę. Czy jest sprzeciw wobec mojej kandydatury jako posła sprawozdawcy? Nie widzę. Bardzo serdecznie dziękuję. Stwierdzam zatem, że Komisje dokonały wyboru posła sprawozdawcy.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia.

Dziękuję wszystkim za udział. Zamykam wspólne posiedzenie Komisji.