

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 98)
z dnia 18 grudnia 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 98)

18 grudnia 2025 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Szymańskiego (Konfederacja)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- **informację na temat funkcjonowania ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (zatrudnianie marynarzy, ochrona socjalna, certyfikacja kwalifikacji zawodowych oraz funkcjonowanie systemu ubezpieczeń społecznych).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Krężel** dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz **Wojciech Gąsowski** dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Sebastian Kamiński** zastępca dyrektora Departamentu Ubezpieczeń Społecznych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikami, **Anna Białkowska** zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni do spraw inspekcji morskiej wraz ze współpracownikami, **Przemysław Lenard** zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie do spraw inspekcji morskiej wraz ze współpracownikami, **Marcin Kurdek** crew manager Amber Offshore wraz ze współpracownikami, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy wraz ze współpracownikami, **Dariusz Słomiński** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kościak** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Roman Smulski** członek Prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnych i Podwodnych sp. z o.o., **kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski** wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska**, **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (zatrudnianie marynarzy, ochrona socjalna, certyfikacja kwalifikacji zawodowych oraz funkcjonowanie systemu ubezpieczeń społecznych). Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. O przedstawienie informacji proszę pana dyrektora Krężła z Ministerstwa Infrastruktury. Następnie w imieniu ministra rodziny, pracy i polityki społecznej głos zabierze zastępca dyrektora Departamentu Ubezpieczeń Społecznych, pan Sebastian Kamiński.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dzień dobry, Wysoka Komisjo, szanowny panie przewodniczący, ustawa o pracy na morzu reguluje następujące kwestie wymienione na początku tejże ustawy: prawa i obowiązki stron stosunku pracy na statkach polskiej przynależności, czyli pod polską banderą, pośrednictwo pracy na statkach morskich zarówno o polskiej przynależności, jak i przynależności obcej, czyli pod obcymi banderami, wymagania dotyczące dokumentów związanych z pracą na statkach morskich, przede wszystkim kwestie książeczki morskiej, warunki pracy i życia marynarzy na statkach morskich o polskiej przynależności oraz kwestie ochrony

zdrowia i ochrony socjalnej marynarzy. W zakresie nieregulowanym w ustawie o pracy na morzu stosuje się przepisy Kodeksu pracy, gdyż jest to ustawa należąca do przepisów prawa pracy. Ustawa przede wszystkim wdraża postanowienia Konwencji o pracy na morzu, czyli konwencja MLC z 2006 r. Przewiduje też rozdział dotyczący pracy na statkach niekomercyjnych, czyli nieobjętych konwencją. Konwencja o pracy na morzu jest okresowo nowelizowana. Sama konwencja przewiduje tryb nowelizacji polegający na milczącej zgodzie. Międzynarodowa Organizacja Pracy mniej więcej co dwa lata przygotowuje, opracowuje poprawki. Jeżeli państwa członkowskie nie zgłoszą sprzeciwu, to poprawki są przyjmowane i wdrażane do prawa krajowego. Takie poprawki zostały przyjęte w roku 2014, 2016, 2018, 2022 i najnowsze poprawki w tym roku, co oczywiście wymaga nowelizacji ustawy o pracy na morzu. Poprawki są systematycznie wdrażane. Ostatnie poprawki z 2022 r. są wdrażane w projekcie ustawy o wsparciu przedsiębiorstw żeglugowych. Projekt ten jest obecnie na etapie prac Stałego Komitetu Rady Ministrów. Poprawki dotyczą takich kwestii, jak dostęp do internetu czy rejestrowanie zgonów marynarzy.

Obecnie pracujemy także nad kolejnym projektem wdrażającym poprawki z 2025 r. Dotyczą one na przykład ochrony przed przemocą i molestowaniem czy też kwestii dostępu do produktów higieny menstruacyjnej i środków ich utylizacji. Są to techniczne kwestie, które są przewidziane w poprawkach. Tak jak powiedziałem, przygotowujemy projekt nowelizacji ustawy o pracy na morzu. Chcielibyśmy w przyszłym roku przekazać go do konsultacji publicznych. Oprócz poprawek chcielibyśmy też uwzględnić pewne postulaty zgłoszone przez interesariuszy, wynikające z doświadczeń w stosowaniu tejże ustawy.

Jeżeli chodzi o główne postawienia ustawy o pracy na morzu, to przede wszystkim przewiduje ona certyfikację i inspekcję statków w zakresie zgodności warunków pracy i życia na morzu z konwencją MLC. Certyfikaty wydaje dyrektor urzędu morskiego. Niestety, nie mamy zbyt wiele statków pod polską banderą, więc rocznie jest to kilka, maksymalnie kilkanaście certyfikatów, jakie wydajemy dla statków objętych konwencją MLC. Większą doniosłość ma kwestia certyfikacji agencji zatrudnienia. Agencja zatrudnienia wysyłająca marynarzy do pracy na statkach powinna przejść audyt i mieć dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach. Informacje w zakresie agencji zatrudnienia przekazaliśmy państwu na piśmie. Generalnie w 2022 r. dyrektorzy urzędów morskich przeprowadzili 60 audytów, w 2023 r. 17 audytów, w 2024 r. 60 audytów. W tym roku na moment przygotowania danych było to 12 audytów. Co ciekawe, w 2022 r. jedna agencja pomimo audytu nie uzyskała dokumentu.

Dyrektorzy urzędów morskich rozpatrują również skargi marynarzy związane ze stosowaniem konwencji MLC. Jest to też, patrząc na dane, kilka, maksymalnie kilkanaście skarg w roku. Co ciekawe, liczba marynarzy zatrudnionych przez agencje pośrednictwa pracy w ostatnich latach wzrosła. W 2022 r. było to 18 570 marynarzy, a w zeszłym roku już 19 484 osoby zatrudnione za pośrednictwem agencji zatrudnienia. Oczywiście dane te nie obejmują marynarzy, którzy bezpośrednio podejmują pracę u armatorów.

Kolejna kwestia to książeczki żeglarskie. Jest to ważne zadanie administracji morskiej. W 2022 r. dyrektorzy urzędów morskich wystawili 4000 książeczek żeglarskich, w 2024 r. już 8700, a w tym roku już prawie 12 000 książeczek żeglarskich. Liczba ta, jak widać, rośnie.

Jeżeli chodzi o kwestie ubezpieczeń społecznych, jest z nami pan dyrektor, więc z mojej strony to wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor Kamiński.

Zastępca dyrektora Departamentu Ubezpieczeń Społecznych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej Sebastian Kamiński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, na wstępie chciałbym w imieniu pana ministra Sebastiana Gajewskiego przeprosić za nieobecność. Pan minister uczestniczy w równoczesnym posiedzeniu innej Komisji, dotyczącym reformy orzecznictwa, której ustawa jest bardzo kluczowa dla naszego resortu.

Przechodząc do ubezpieczenia społecznego grupy marynarzy, należy wspomnieć, że 1 stycznia wejdzie ustawa o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw. Jest to ustawa z dnia 25 lipca 2025 r. Wprowadza ona zmiany w zakresie podlegania ubezpieczeniom społecznym marynarzy. Przede wszystkim wprowadza nowy tytuł do ubezpieczeń, jakim jest marynarz. Oznacza to, że marynarze teraz będą mieli swój tytuł, który będzie charakteryzował się pewnymi odrębnościami. Tytuł ten będzie dotyczył marynarzy,

którzy pracują pod banderą zarówno polską, jak i krajów trzecich. Tytuł ten marynarz będzie uzyskiwał poprzez złożenie zgłoszenia do ubezpieczeń społecznych. Będzie tego dokonywał sam marynarz. Będzie dołączał do zgłoszenia zaświadczenie, które to zaświadczenie będzie potwierdzało status marynarza.

Zgłoszenie do ubezpieczeń społecznych będzie oznaczało, że marynarz będzie podlegał ubezpieczeniom zarówno emerytalnym i rentowym, jak i wypadkowym i chorobowym. Oznacza to, że będzie realizacja konwencji MLC, która gwarantuje dostęp do zabezpieczenia społecznego. Marynarz będzie miał zarówno dostęp do świadczeń długoterminowych, czyli emerytur, jak też do świadczeń krótkoterminowych, jak zasiłek macierzyński czy zasiłek chorobowy. Jesteśmy teraz w okresie *vacatio legis* ustawy, która łada moment wejdzie w życie, a mianowicie 1 stycznia 2026 r. Zakład Ubezpieczeń Społecznych jest już przygotowany do wdrożenia tej ustawy. 15 grudnia zostały opublikowane na stronie internetowej Zakładu Ubezpieczeń Społecznych informacje dotyczące trybu postępowania oraz wyjaśnienia dla osób, które będą ubiegały się o status marynarza.

Ocena skutków regulacji przewiduje ocenę ustawy po trzech latach. Myślę, że okres trzech lat będzie dawał możliwość oceny funkcjonowania ustawy. Będzie można ocenić, ilu marynarzy zostało zgłoszonych do ubezpieczeń społecznych, ilu skorzystało z nowej ustawy.

Jeżeli byłyby jakieś bardziej szczegółowe pytania, wraz ze swoim współpracownikiem oraz z Ministerstwem Infrastruktury chętnie odpowiemy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z pań lub panów posłów pragnie zabrać głos? Czy mogę przekazać głos stronie społecznej? A zatem strona społeczna. Sprawy organizacyjne. Po udzieleniu głosu proszę powiedzieć do mikrofonu imię, nazwisko oraz instytucję lub organizację, jaką się reprezentuje. Następnie słuchamy. Proszę bardzo.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Henryk Piątkowski. Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy.

Może zacznę od postawienia krótkich pytań pod adresem ministerstwa rodziny. Temat oceny funkcjonowania ustawy o pracy na morzu będzie zdecydowanie dłuższy, ponieważ ustawa zmieniająca ubezpieczenia społeczne wchodzi, jak pan dyrektor przed chwilą powiedział, od 1 stycznia i będzie oceniana po trzech latach. Otóż chciałbym powiedzieć, że ustawa ta niewątpliwie wypełniając lukę, to, czego nie było w ustawie o pracy na morzu, rozstrzyga o ubezpieczeniach społecznych wymaganych przez konwencję w stosunku do marynarzy zamieszkujących na terenie państwa strony konwencji. Niemniej jednak objęła ona także zmiany, i to dość istotne, naszym zdaniem, idące w kierunku dyskryminacji, tak to ośmielę się nazwać, marynarzy pracujących pod polską banderą.

Zgodnie z literą ustawy, jeżeli skorzystają bądź też zostaną zachęceni, wolę użyć tego słowa, niż zmuszeni przez pracodawców do zgłoszenia się do urzędu morskigo i uzyskania statusu marynarza, ich sytuacja ubezpieczeniowa w stosunku do aktualnej nie poprawi się, a raczej zdecydowanie się pogorszy. Po pierwsze, to oni wyłącznie przejmą obowiązek ubezpieczania się. Będą płacić całe koszty bez udziału pracodawcy. Ustawa zwolni pracodawcę w takiej sytuacji ze swojej części opłacania ubezpieczenia. Chciałbym zwrócić uwagę, że sprostanie konwencji w tym zakresie znajduje się w samej konwencji. Mniej więcej sprowadza się do tego, żeby państwo, strona konwencji zabezpieczyła i zapewniła marynarzom zamieszkującym na terenie danego państwa dostęp do ubezpieczeń społecznych na warunkach nie gorszych niż pracującym na lądzie. Chciałbym zwrócić uwagę, że wszyscy pracownicy zatrudnieni na lądzie są ubezpieczeni w systemie opłaty wspólnej składki od rzeczywiście otrzymywanego wynagrodzenia, dokonywanej przez pracodawcę i przez pracownika. Pod rządami nowej ustawy pracownik będzie, jak powiedziałem, płacił sam. Z pewnością, ponieważ są to spore obciążenia, wybierze minimalną stawkę, czyli ubezpieczenie od kwoty wynagrodzenia nie mniejszej niż minimalne wynagrodzenie za pracę. W tym przypadku powielana i powtarzana często przez ministerstwo rodziny teza o preferencyjności w stosunku do marynarzy w mojej opinii nie da się utrzymać. Co najwyżej, da się utrzymać w odniesieniu do pracodawców, którzy rzeczywiście uzyskają pewną preferencję w tej sytuacji.

Dobra strona, o której trochę zacząłem wcześniej mówić, to jest to, że do ubezpieczenia będą mogli mieć dostęp ci marynarze mieszkający w Polsce, którzy do tej pory nie mieli takiej możliwości. Są to marynarze zatrudnieni przez państwa spoza obszaru Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, gdyż ci, włączając w to marynarzy z Polski, a przecież Polska jest członkiem Unii Europejskiej, są ubezpieczeni bądź powinni być ubezpieczeni, tak powinno nadal to wyglądać, zgodnie z przepisami wewnętrznymi polskimi bądź też w państwie, gdzie pracują. A zatem w każdym państwie Unii Europejskiej ubezpieczenie państwa bandery ma do nich zastosowanie.

Przepraszam za wstępny komentarz, ale jak wiemy, najczęściej problemy tkwią w szczegółach. Mam pierwsze pytanie, ponieważ nie znalazłem w ustawie możliwości zrezygnowania ze statusu marynarza w ciągu 12 miesięcy. Co najwyżej, można skorzystać z ulgi i przez trzy miesiące nie wносить składki. Otóż mamy w Polsce szkoły morskie i kadetów. Kadeci podejmują pracę na statku. Najczęściej jest to praca w wymiarze trzech, czterech, góra sześciu miesięcy. Już dzisiaj mam sygnały od tych ludzi, że proponuje im się po nowym roku udanie się do urzędu morskiego i uzyskanie statusu marynarza. Będą musieli płacić składkę ubezpieczeniową przez dziewięć miesięcy, a zatrudnienie mają na trzy bądź cztery, więc i wynagrodzenie uzyskają za trzy bądź cztery miesiące. Mam pytanie, może zabrzmi to banalnie, przepraszam za taką formę, ale kto zapłaci za pozostałe miesiące. Przecież zapłaci biedny student. Ustawa w ogóle nie wzięła pod uwagę takich rozstrzygnięć.

Państwo głosując tutaj na posiedzeniu Komisji, akurat byłem na tym posiedzeniu Komisji, jako parlament, wprowadzie niewielką większością na posiedzeniu Komisji, ale odrzuciliście poprawki zmierzające do tego, żeby okres możliwości odstąpienia był dłuższy, żeby to było sześć miesięcy. W jakiś sposób rozwiązywałoby to przynajmniej ten problem.

A zatem ustawa, moim zdaniem, jest już dzisiaj obciążona pewnymi, nazwijmy to delikatnie, niedociągnięciami, jest niedogodna dla pewnych grup społecznych. Dlatego była przez nas krytykowana od samego początku. Państwo to słyszeliście. Występowaliśmy tutaj praktycznie przy każdej okazji, jeżeli tylko była ona nam dana, na posiedzeniach komisji sejmowej, w ramach zespołu trójstronnego. Tam było trochę mało debaty, ale już nie wracamy do historii. Ustawa jest, ustawa jest przed nami, pan dyrektor mówi o jej ocenie za trzy lata. Mam propozycję, a w zasadzie prośbę, żeby oceny dokonać zdecydowanie wcześniej, przynajmniej w tym zakresie, o którym na przykład wspominałem przed chwilą. Czy pan dyrektor, przepraszam, zechciałby może odpowiedzieć, dlatego że ja nie znalazłem w ustawie rozwiązań dla rzeczonoego kadeta. Być może nienależycie ją zrozumiałem, ale chętnie bym usłyszał informacje na ten temat.

Nie wiem, czy od razu, dlatego że wystąpienie na temat oceny ustawy o pracy na morzu będzie dłuższe, ale jeżeli państwo pozwolicie...

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Możemy na chwilę przerwać, żeby oddać głos panu dyrektorowi.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Zaraz będziemy kontynuować. Proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Dyskusja na temat charakteru ubezpieczenia oraz przyjętego modelu już była odbyta w ramach Komisji, jak pracowaliśmy nad projektem ustawy. Ministerstwo rodziny nie zgadza się z zarzutami, które tutaj usłyszeliśmy. Został przyjęty model, że będzie to od minimalnego wynagrodzenia. Status marynarza będzie polegał na tym, że marynarz będzie opłacał od minimalnego wynagrodzenia oraz ubezpieczenie będzie trwało 12 miesięcy. Opłacanie od minimalnego wynagrodzenia jest pewnym wyłomem w systemie ubezpieczeń społecznych, ponieważ zawsze przy umowach o pracę bierzemy przychód. Jest brany pod uwagę cały przychód. Jeżeli osoba, marynarz zarabia bardzo dużo, składki i obciążenia składkowe są o wiele większe. Tutaj, biorąc pod uwagę sytuację tej branży oraz jej charakter, po to, żeby polski armator był bardziej konkurencyjny w stosunku do zagranicznych, przyjęliśmy rozwiązania dla polskiego armatora, żeby mógł zatrudniać na podstawie statusu marynarza, czyli żeby składki były opłacane od minimalnego wynagrodzenia. Przyjęcie sytuacji, że w Polsce u polskich armatorów marynarz może

być zatrudniany na podstawie umowy o pracę, natomiast u zagranicznych byłby zatrudniany na preferencyjnych zasadach, godziłoby w pewne zasady równości, ponieważ preferowalibyśmy tu właściwie armatorów, którzy mają siedzibę w innych krajach. Ponadto jeszcze ważne podkreślenia jest, że my nie wykluczamy wykonywania pracy, umowy marynarskiej na podstawie umowy stosunku pracowniczego. Jeżeli pracodawca z pracownikiem tak ustalą, to jest taka możliwość, żeby marynarz pracował na umowie o pracę. Wtedy byłby ubezpieczony na ogólnych zasadach i miałby płacone, finansowane składki w części przez płatnika składki, w części przez ubezpieczonego. Miałby odprowadzane składki od całości przychodu.

Druga kwestia to czas trwania, który był podnoszony, czyli 12 miesięcy. Tutaj też odbyła się dyskusja na ten temat. Rozwiązaniem, którym wyszliśmy naprzeciw, na pewno jest możliwość zawieszenia ubezpieczenia na okres trzech miesięcy. Taki schemat został przyjęty, dlatego że musimy przyjąć zasadę, musimy uwzględnić pewne kwestie, że uprawnienie do świadczeń krótkoterminowych, na przykład do ubezpieczenia chorobowego nabywa się po jakimś okresie wyczekiwania. Jeżeli osoba zgłaszałaaby się do ubezpieczeń społecznych na przykład na dwa miesiące, to zabezpieczenie społeczne byłoby iluzoryczne, ponieważ nie zapewniałoby dostępu do świadczeń krótkoterminowych. Natomiast celem ustawy jest zapewnienie dostępu dla każdego marynarza do wszystkich świadczeń z ubezpieczeń społecznych, a nie tylko do wybranych. Więc tutaj było przyjęte rozwiązanie kompromisowe, ale też miejmy na względzie, że jednak zasady są preferencyjne, ponieważ marynarz nie będzie płacił od całości przychodu, które uzyskuje, a z tego, co wiem, przychody marynarzy to czasami dosyć znaczne kwoty. Opłacanie składek wyłącznie od minimalnego wynagrodzenia jest wyjściem naprzeciw tej grupie ubezpieczonych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Pozwolę sobie doprecyzować tylko jedną kwestię, żeby odpowiedział pan wprost, co z kadetami, o których była mowa, jeżeli faktycznie mają taki kontrakt. Ja tak samo kończąc Akademię Morską, robiłem kontrakt cztero-, sześciomiesięczny, po czym wracałem na studia. Rozumiem, że w tym przypadku status marynarza będzie obowiązywał 12 miesięcy. W związku z tym przez dziewięć miesięcy, uwzględniając zwolnienie trzymiesięczne, będzie konieczność opłacania składek od minimalnego wynagrodzenia również przez kadetów.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Tak. Jeżeli chodzi o marynarzy, przyjęliśmy jednolite zasady. A więc jeżeli chodzi o kadetów, to też będą mieli obowiązek płacenia przez 12 miesięcy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Przyznam, że w takim razie jest to niezbyt dobrze rozwiązane. Natomiast powróćmy na chwilę jeszcze do pana przewodniczącego Piątkowskiego. Proszę o kontynuację swojej wypowiedzi. Każdy się wypowie.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo. Przyznam, że mam ogromną chęć polemiki z panem dyrektorem, ale nie czas i nie miejsce na to. Zaskoczony jestem tą sytuacją, pewnie podobnie jak spora część spośród obecnych, ale cóż, w sumie tego się spodziewałem. Czego innego po tej ustawie można się było spodziewać? Jedną rzecz chciałbym jednak powiedzieć na wstępie, zanim przejdę do naszej, związkowej perspektywy oceny funkcjonowania ustawy o pracy na morzu.

Otóż właśnie w tej ustawie źródłowo znajduje się zapis, że marynarz jest zatrudniony na statku wyłącznie w oparciu o umowę o pracę. Ona może być na czas określony, nieokreślony bądź określonej podróży morskiej. Jest to wprost przeniesienie z zapisu konwencyjnego. Konwencję ratyfikowały w zasadzie wszystkie liczące się morskie państwa świata. Nawet jeżeli by jednak nie ratyfikowały, to inspekcja państwa portu w każdym państwie, które ratyfikowało konwencję, jest zobowiązana traktować statek pod banderą państwa, które nie ratyfikowało konwencji, tak samo jak tego, które ratyfikowało i wymagać wypełnienia postanowień konwencji. A zatem zupełnie nie umiem zrozumieć, skąd ścieżka myślenia o tym, że mogą powstać lepsze warunki zatrudnienia na statkach innej bandery niż polska. Dla mnie taki tok myślenia jest zupełnie niezrozumiały, gdyż nie znajduje on uzasadnienia w polskim prawie i w konwencji. Dziwię się, że w ministerstwie rodziny powstały takie pomysły. Zresztą są one wpisane do projektu ustawy. Jest mowa o marynarzu zatrudnionym w oparciu o inną umowę niż umowa o pracę. Nie ma takiej możliwości w polskim prawie, a coś takiego zostało uchwalone.

Jestem tym zażenowany, przepraszam, że użyję tego słowa, ale przejdźmy w takim razie do tematu pod tytułem funkcjonowanie ustawy o pracy na morzu.

Szanowni państwo, przepraszam, ale trochę retrospekcji. Otóż od samego początku rozpoczęcia prac nad implementacją konwencji do polskiego prawa, co miało miejsce w 2007 r., a ostatecznie w 2015 r. konwencja została implementowana w postaci ustawy o pracy na morzu, cały ten proces i ostatecznie aktualnie istniejąca ustawa są obarczone swego rodzaju grzechem pierworodnym. Nie wiedzieć z jakiego powodu strona rządowa przygotowując ustawę, uznała, i nadal de facto podtrzymuje, że konwencja z powodu jej podziału na część A, to jest na przepisy i normy, i na część B, czyli wytyczne, tym samym została podzielona na część obowiązkową i nieobowiązkową. W efekcie uznano, że część B można w pewnym sensie pominąć i została ona jakby w tym procesie pominięta, podczas gdy w części A konwencji znajdziemy podstawowe prawa i zasady zobowiązania państwa strony konwencji, natomiast w części B znajdują się wskazówki dotyczące sposobu wdrożenia postanowień części A, w przypadku gdy państwo strona konwencji w ramach procedur przewidzianych w konwencji postanowi wdrażać część A przy wykorzystaniu mechanizmów elastyczności. Jest to podstawowa istota konwencji, która pozwala państwu stronie konwencji iść w kierunku implementowania dwoma ścieżkami, albo implementuje się literalnie część A, albo implementuje się ją za pośrednictwem narzędzi pokazanych w części B. Takie jest przesłanie konwencji. Do dzisiaj, jeżeli ktokolwiek z państwa miałby okazję uczestniczyć w jakimkolwiek szkoleniu w ośrodkach MOP na temat funkcjonowania konwencji, dokładnie o tej samej ścieżce można tam usłyszeć, dlatego że konwencja tak została przygotowana.

Należy powiedzieć nawet więcej. Otóż oprócz części A i części B niezmiernie ważną częścią konwencji są jej wstępne artykuły. Te artykuły przy implementacji konwencji do polskiego prawa zostały zasadniczo zupełnie pominięte, ale żeby nie rozwódzić się, proszę państwa, szczegółowo, chociaż jeżeli będzie taka potrzeba, to wróćę chętnie do tych tematów bardziej szczegółowo, odniosę się do samej ustawy.

Otóż funkcjonowanie ustawy o pracy na morzu jako narzędzia wprowadzającego konwencję MLC do polskiego prawa można ocenić albo przez szczegółową analizę skutków poszczególnych przyjętych w niej artykułów, albo tylko przez omówienie zasadniczych części tematycznych, czyli poszczególnych rozdziałów konwencji, ale niezależnie od tego, którą drogę wybrać, najbardziej istotną z punktu widzenia funkcjonowania ustawy naszym zdaniem jest rola i zadania, jakie w realizacji ustawy mają dwie instytucje publiczne, to jest administracja morska i Państwowa Inspekcja Pracy. Otóż w tych instytucjach, po kolei rzecz ujmując, w zakresie administracji morskiej mamy dwa podstawowe narzędzia. Dlaczego tą drogą chciałbym pójść? Dlatego, że chciałbym państwu pokazać kłopoty, delikatnie mówiąc, w należyтым funkcjonowaniu tych instytucji lub też ich zaniechania na przestrzeni dziesięciu lat funkcjonowania ustawy o pracy na morzu.

Pierwszym podstawowym narzędziem państwa bandery jest inspekcja państwa bandery, w skrócie zwana z angielskiego FSC. Jeżeli państwo pozwolicie, przy tym skrócie chciałbym pozostać. Otóż FSC to szczególnie ważna instytucja w kontekście konwencji MLC. Na podstawie jej działalności, pracy wykonywanej przez inspektorów inspekcji państwa bandery wydawane są certyfikaty MLC, o których pan dyrektor Krężel wspominał pokrótce w swoim wystąpieniu, przytaczając także liczbę dokonywanych inspekcji. Wśród tychże inspekcji na pewno były też inspekcje wykonywane przez inspektorów państwa bandery. Otóż FSC ma za zadanie zrealizowanie obowiązków państwa bandery wynikających między innymi właśnie ze wspomnianego przeze mnie wstępnego artykułu konwencji, art. 5, poprzez wdrożenie i egzekwowanie wymagań konwencji oraz poprzez inspekcjonowanie statków swojej bandery, certyfikowanie niektórych z nich, gdyż niektóre nie muszą otrzymywać certyfikatu. Mam na myśli morski certyfikat pracy, jak nazywa to konwencja.

Tutaj chciałbym zwrócić uwagę na cały bagaż zdarzeń. Otóż inspekcja, co najważniejsze, powinna dokonywać nie tylko inspekcji wstępnych, sprawdzając, czy składane przez armatora oświadczenie co do przestrzegania konwencji i poszczególnych postanowień jest rzeczywiście w praktyce wykonywane. Jeżeli tak, to następuje wydanie certyfikatu MLC. Ma też za zadanie kontrolować warunki życia i pracy marynarzy także w trakcie, i nie tylko na statkach, którym wystawiła certyfikat MLC, ale także na innych statkach. Takie zobowiązanie nałożone na inspekcję państwa bandery znajdziemy w dwóch ustawach. Jest to ustawa o pracy na morzu i ustawa o bezpieczeństwie morskim. Stamtąd można by wywieść zobowiązania dla inspekcji państwa bandery co do dokonywania inspekcji warunków życia i pracy marynarza na statku,

nie tylko kwalifikacji i spełniania wymogów wynikających z karty bezpieczeństwa, jaką statek posiada, ale właśnie warunków życia i pracy.

Nie mam żadnych zastrzeżeń do pracy inspekcji w zakresie sprawdzania kwalifikacji marynarzy, bezpiecznych warunków pracy w sensie wypełniania czy posiadania przez marynarzy odpowiednich kwalifikacji do pracy na statku na stanowisku, do którego zostali skierowani, na którym zostali zatrudnieni. Od bardzo wielu lat, praktycznie od początku funkcjonowania ustawy mam istotne zastrzeżenia do inspekcjonowania warunków pracy i życia marynarzy na statkach. To jest pięta achillesowa i to jest największy kłopot. Może tak pokrótce oprę się na jakichś konkretnych przykładach, żeby nie było tak, że opowiadam sobie historie, które nigdy nie miały miejsca w rzeczywistości.

W roku 2021 inspekcja państwa bandery pojawia się na dźwigu pływającym Maja. W raporcie inspektora stwierdza się jedną niezgodność z ustawą, a mianowicie przekroczenie limitu godzin pracy i godzin odpoczynku. Jest to dosyć istotne wykroczenie, spenalizowane zresztą w ustawie konkretną karą. O ile wiem, w tym przypadku pracodawca nie został ukarany karą, ale nie jestem co do tego w 100% przekonany, gdyż nie mam informacji bezpośrednich w tej sprawie od inspekcji państwa bandery. Inspektor nadto stwierdził, że nie potwierdziły się zgłaszane przez osoby czy instytucje nieprawidłowości w zakresie zapewnienia bezpiecznych i higienicznych warunków pracy. Proszę państwa, jeżeli na statku mamy przekroczenie limitu godzin pracy i wypoczynku, to jednocześnie mamy zagrożenie bezpieczeństwa i higieny pracy. Po to ktoś ustanowił normy, po to ktoś stwierdził, że więcej niż ileś tam nie należy pracować, że stwarza to niebezpieczeństwo, nie tylko dla tego, kto pracuje, ale też dla jego otoczenia. Statek i jego załoga odpowiadają nie tylko za bezpieczeństwo własne, ale także innych uczestników ruchu w porcie, na morzu.

Co dziwne, szanowni państwo, równolegle na tym statku była Inspekcja Państwowej Inspekcji Pracy, która dopatrzyła się wielu innych nadużyć w oparciu o te same przepisy. Nie chciałbym wyciągać daleko idącego wniosku, że być może inspektor państwa bandery zrobił inspekcję, jak to się mówi trywialnie, po lebkach albo w ogóle nie bardzo wiedział, po co tam poszedł. Można i taki wniosek wysnuć. Stwierdzam jedynie na tym przykładzie, że jednak jest pewien kłopot w zakresie inspekcjonowania statków przez inspekcję państwa bandery, ale to nie jest jedyny przypadek.

W tym gremium na posiedzeniu Komisji mówiliśmy, wręcz ja mówiłem o przykładzie statku Oceania, który jest jachtem eksploatowanym przez Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk. Nawet jeżeli przyjąć, że jest to statek niekonwencyjny, co do czego mogą być wątpliwości albo nie, ale jest to statek. Tak samo podlega on ustawie i konwencji, a także inspekcji państwa bandery, jeżeli nawet nie po to, żeby wystawić certyfikat MLC, to po to, żeby sprawdzić warunki życia i pracy marynarzy na tym statku. Tutaj ponownie inspekcja państwa bandery dokonała inspekcji. Podtrzymuję to, co stwierdziłem wcześniej, a co chętnie powtórzę, że w wyniku inspekcji państwa bandery w zakresie sprawdzenia kwalifikacji marynarzy podniesiono standard, podwyższono wymagania w stosunku do członków załogi, zwiększono kartę bezpieczeństwa. Dobrze, że tak się stało, ale to znaczy, że wcześniej niekoniecznie było fajnie, znowu mówiąc trochę trywialnie. Natomiast niestety inspekcja państwa bandery nie dokonała, proszę państwa, oceny warunków pracy i życia członków załogi na statku, gdy statek wyszedł w morze z załogą, która była zatrudniona nie w oparciu o marynarską umowę o pracę, co zalecała Państwowa Inspekcja Pracy, tylko w oparciu o umowy zlecenia albo też umowy biznes to biznes, dlatego że takie też zdarzały się na tym statku.

A więc odstępstwo od istniejącej dzisiaj litery ustawy o pracy na morzu jest zasadnicze. Także jest to spenalizowane karami przewidzianymi w ustawie. Proszę zwrócić uwagę, że jeżeli chodzi o wymienione tam kary, nie mówi się, że może być ukarany, tylko, że jest. Jeżeli ktoś stwierdza, że z marynarzem nie zawarto marynarskiej umowy o pracę, to taki armator bądź osoba działająca w jego imieniu podlega karze grzywny od 1000 zł do 30 tys. zł. Nic takiego się nie wydarzyło. Dopiero niedawno, po zakończeniu kolejnej kontroli Państwowej Inspekcji Pracy, wniosek o ukaranie armatora został skierowany na właściwą drogę administracyjną.

Warto podkreślić, że w aktualnym brzmieniu ustawy o pracy na morzu jedynie Państwowa Inspekcja Pracy i jedynie urząd morski mogą skierować wniosek o ukaranie armatora, który narusza ustawę o pracy na morzu. Nikt inny nie może tego zrobić. Potwierdził to także sąd, jest stosowny wyrok. Wystąpiliśmy kiedyś jako związek do sądu. Chcieliśmy wskazywać, że są takie naruszenia. Sąd podzielił nasze zdanie, ale oddalił skargę, uznając że może to zrobić tylko urząd morski i tylko inspekcja pracy. Są to braki podstawowej natury u tych dwóch instytucji,

które bardzo łagodnie, delikatnie mówiąc, podchodzą do przestrzegania prawa, a obowiązek dokonywania inspekcji ciąży na tychże instytucjach.

Kolejny przykład dosyć interesującego podejścia do inspekcji państwa bandery, do traktowania statków w zakresie zatrudniania załogi. Chodzi o polską firmę, statki pod polską banderą, holowniki. Nie chcę teraz mówić nazwy firmy, gdyż nie o to chodzi. Nie chcę nikogo piętnować, broń Boże. Mówię raczej o problemie, a nie o konkretnej firmie. Otóż obydwie urzędy morskie informują nas, że mamy sytuację, w której niektóre z holowników czasami wychodzą w podróże międzynarodowe, czasami nie wychodzą, jak wychodzą, to traktuje się je jako statki podlegające konwencji, jak nie wychodzą, jak wrócą i są w porcie polskim, to nie są statkami podlegającymi konwencji. Otóż chciałbym zwrócić uwagę, szanowni państwo, że ustawa o pracy na morzu określa bardzo prosto, że statek, który wyrusza w podróż międzynarodową, świadczy komercyjne usługi, niezależnie od tego, czy ma czy nie ma odpowiedniego tonażu, powinien uzyskać certyfikat MLC. Takie jest nasze rozumienie ustawy. A jak już uzyska, to nie traci go tylko dlatego, że później będzie pływał tylko po wodach wewnętrznych portu. Traci certyfikat tylko w przypadkach wspomnianych w ustawie, to znaczy, kiedy statek ulega znaczącej przebudowie, zmieni banderę albo armatora. Bodajże są to trzy przypadki, w których certyfikat MLC traci ważność. Ewentualnie upłyne pięć lat, kiedy traci ważność i powinien być de facto odnowiony. A zatem mamy naprawdę sporo wątpliwości co do należytego funkcjonowania inspekcji państwa bandery.

Kolejnym narzędziem jest inspekcja państwa portu. Tutaj powiem szczerze, że w zasadzie do pracy inspekcji państwa portu nie wnosimy uwag. To jest także część działalności administracji morskiej, czyli urzędu morskiego. Tutaj nie zgłaszaliśmy i nie zgłaszamy uwag.

Natomiast przy okazji tego tematu, w kontekście także Państwowej Inspekcji Pracy i funkcjonowania obu inspekcji państwa bandery i państwa portu, parokrotnie próbowaliśmy jako związek zgłaszać pomysł, prośbę do wszystkich instytucji łącznie z naszym branżowym ministerstwem. Pozostało to bez odzewu, a wydaje się, że przy tak dużych rozbieżnościach istniejących w zakresie rozumienia funkcjonowania, realizacji ustawy o pracy na morzu czy też w sumie konwencji MLC aż prosiłoby się o to, żeby ktoś z mocy urzędu zwołał jakąś, nie wiem, konferencję, warsztaty szkoleniowe, żeby wszystkie strony, które tkwią w konwencji, które z niej korzystają, a więc i pracodawcy, i pracownicy, i instytucje, czyli urząd morski i Państwowa Inspekcja Pracy, i przedstawiciele centralnej administracji morskiej, czyli aktualnie Ministerstwa infrastruktury, mogli się spotkać i wzajemnie przedstawić sobie parę rzeczy, swoje punkty widzenia i na końcu być może spróbować, przy udziale kogoś zaproszonego, a ci ludzie naprawdę chętnie przyjeżdżają nawet na związkowe spotkania mam na myśli przedstawicieli MOP bardzo chętnie udzielają się i pomagają w takich rzeczach, przedstawiając punkt widzenia Międzynarodowej Organizacji Pracy, konwencję MLC rzeczywiście implementować do polskiego prawa. Istniejąca ustawa ma wiele wad, ale my nawet tej wadliwej ustawy nie umiemy do końca właściwie używać, to jest nasze zdanie, nie umiemy do końca właściwie używać. Sami przestajemy jej przestrzegać. Jest to troszkę, przyznacie państwo, przynajmniej tak sądzę, zaskakujące.

Jeszcze kilka zdań na temat kilku pozostałych rzeczy czy też rozdziałów, które znajdują się w tejże ustawie. Mianowicie jest też obszerny i bardzo istotny z punktu widzenia marynarzy w Polsce rozdział dotyczący agencji pośrednictwa pracy dla marynarzy, zważywszy, że wszyscy wiemy, szczególnie tutaj siedzący, że polskiej bandery na statkach trudno jest uświadczyc. Zwłaszcza w żegludze międzynarodowej takich statków naprawdę nie jest za dużo, delikatnie mówiąc. W związku z tym marynarze, których mamy z kolei bardzo dużo, podejmują pracę. Pan kapitan podpowiada mi, że są aż dwa. Nie sprawdzałem ostatnio, ale wierzę na słowo. Marynarzy mamy dosyć dużo. Jak podało ministerstwo w informacji na dzisiejsze posiedzenie, prawie 20 tys. marynarzy korzysta z pośrednictwa pracy. To są dane oficjalne. Marynarzy jest naprawdę sporo, wobec czego agencje pośrednictwa są bardzo istotnym elementem łańcucha zatrudnienia.

Teraz dwa zdania. Trochę dziegiu i trochę miodu. Z jednej strony Polska jest pewnym ewenementem. Chciałbym to państwu spróbować pokazać. Otóż konwencja w zasadzie nakazuje, może to złe słowo, a zatem zalecenia dotyczące agencji pośrednictwa pracy raczej odnoszą się do publicznych agencji. Nie zabrania się, tak mniej więcej jest napisane, także prywatnych agencji. W Polsce jest akurat tak, że praktycznie 100% marynarzy uzyskuje pracę, jeżeli w ogóle za pośrednictwem agencji, to agencji prywatnych. Ale żeby było sprawiedliwie, z reguły są to bardzo poważne, wiele lat na rynku istniejące firmy, które świadczą bardzo profesjonalne usługi w tym zakresie, żeby nie było tak, że pod tym względem mamy jakieś adresy.

Nie, wręcz przeciwnie, naprawdę jest to bardzo profesjonalny w większości przypadków serwis dla marynarzy w zakresie pośrednictwa pracy. Owszem, zdarzają się, jak wiadomo pewne spory, ale my to rozstrzygamy wewnętrznie. Najczęściej kończy się to na kilku dyskusjach. Jest puenta, która satysfakcjonuje z reguły obie strony. Tutaj nie ma sporów.

Jeszcze dwa zdania na temat rozdziału w ustawie o egzekucji. Proszę państwa, jeżeli my będziemy pozwalać na to, żeby instytucje, które są jedynymi mogącymi naprawdę ukarać pracodawcę... Proszę mi wierzyć, chciałbym to wyraźnie powiedzieć, żeby dobrze to zabrzmiało, że celem związku zawodowego nie jest karanie pracodawcy, nigdy nie było, nie jest i nie będzie. Natomiast będziemy wnosić, prosić, domagać się należytego karania wykroczeń przeciwko prawom pracownika, nie dlatego, że bardzo chcemy, żeby pracodawca został ukarany, tylko dlatego, żeby ukrócić nieuczciwą konkurencję, ponieważ każde albo prawie każde naruszenie uprawnień pracowniczych powoduje mniejsze koszty u pracodawcy. Gdziekolwiek by się one nie pojawiły, w efekcie są to mniejsze, nieuprawnione koszty, dlatego że uzyskane z naruszeniem prawa. Dlatego tak bardzo istotne dla nas jest, żeby te dwie instytucje, czyli Państwowa Inspekcja Pracy i administracja morska wykorzystywały tam, gdzie potrzeba, tam, gdzie jest naruszenie prawa, nie obawiały się, gdyż czasem mam takie wrażenie, że jest jakaś obawa w tych instytucjach przed sięgnięciem do rozdziału, otwarciem i przeczytaniem art. od 111 czy 112 chyba do 116, gdzie jest to wszystko opisane, co mogę zrobić, a w zasadzie co powinienem zrobić jako inspektor państwa bandery czy inspektor Państwowej Inspekcji Pracy, gdy stwierdzam istniejące naruszenie. To też jest apel kierowany tutaj przed państwem, przed paniami i panami posłami pod adresem zarówno centralnej, jak i terenowej administracji morskiej, czyli ministerstwa i naszych urzędów morskich. To nie jest, szanowni państwo, nic przeciwko wam. To też chciałbym podkreślić. To nie jest nic osobistego. Proszę mi naprawdę wierzyć. Moim celem, prośbą jest to, żebyśmy doprowadzili możliwie szybko do tego, żeby to wszystko działało jak należy. Dziękuję bardzo. W tym temacie to wszystko z mojej strony. Bardzo państwu dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękujemy bardzo za podzielenie się tą perspektywą. Czy któryś z panów dyrektorów chciałby się ustosunkować? Proszę.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Krótko. Może pierwsza kwestia – zawarcie innych umów niż marynarskie umowy o pracę. To nie moja kompetencja, ale tutaj pamiętam z rozmów z ministerstwem pracy, że wyraźnie chodziło o to, żeby działać na korzyść marynarzy, czyli nie wyłączać marynarzy, którzy wykonują pracę w oparciu o inne umowy niż marynarska umowa o pracę, żeby oni też mogli być objęci ubezpieczeniem społecznym. Jak rozumiem, chodziło o to, żeby wyjść naprzeciw marynarzom i nikogo nie wykluczyć, jak najszerzej napisać przepis. To jest pierwsza kwestia.

Jeżeli chodzi o kwestie ustawy o pracy na morzu, to sytuacja wygląda tak, że związki zawodowe wskazują, że standardy są za niskie, ale z drugiej strony armatorzy wskazują, że standardy ustawy o pracy na morzu są zbyt wysokie, że są wyższe niż standardy określone w konwencji MLC, że są wyższe niż standardy określone na Malcie czy na Cyprze. Właśnie tego efektem między innymi jest to, że mamy tylko kilka statków pod polską banderą. Jak państwo wiedzą, podjęliśmy działania zmierzające do naprawy, polepszenia tego stanu. W tej chwili przede wszystkim chcemy przeprowadzić zmianę dotyczącą podatku PIT i podatku tonażowego. Jeżeli to nam się uda, to armatorzy zadeklarowali chęć podjęcia prac nad nowelizacją ustawy o pracy na morzu. W tej chwili armatorzy są niezbyt zainteresowani, żeby w ogóle o tym rozmawiać, dlatego że ustawa nie za bardzo ich dotyczy, pływają pod obcymi banderami, stosują obce prawo. Chcielibyśmy w przyszłym roku, po uchwaleniu zmian dotyczących podatku tonażowego i PIT rzeczywiście sięgnąć do ustawy o pracy na morzu i podjąć realną dyskusję ze wszystkimi zainteresowanymi, czyli zarówno ze związkami zawodowymi, jak i z armatorami, jak i z agencjami pośrednictwa pracy na temat zmian ustawy o pracy na morzu.

Myślę, że pewne zarzuty dotyczące inspekcji morskiej, FSC, pracy urzędów morskich wynikają właśnie z tego, że statków jest bardzo mało, a inspekcji jest kilka w roku. Nasi inspektorzy nie mają doświadczenia w tym obszarze. Jeżeli mielibyśmy więcej statków, byłibyśmy w stanie mieć więcej dedykowanych inspektorów w tym obszarze, którzy mogliby się szkolić, mogliby nabywać kompetencje w tym zakresie. Myślę, że głównym problemem jest mała liczba statków pod polską banderą. Jeżeli w najbliższym czasie uda się nam naprawić ten stan rzeczy,

to myślę, że w przyszłym roku jest szansa, żeby kwestie związane z ustawą o pracy na morzu też zaadresować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję. Pani chciałaby zabrać głos? Jeszcze pan dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Krótko, ponieważ była tutaj poruszona kwestia zawierania umów cywilnoprawnych zamiast umów o pracę, konkretnie marynarskich umów o pracę. Chciałbym tylko ogólnie powiedzieć, że jest problem nadużywania umów cywilnoprawnych w Polsce. Tutaj Państwowa Inspekcja Pracy stara się przeprowadzać kontrole. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości odpowiednio reaguje. Natomiast nie chcę wypowiadać się w konkretnej sprawie, ponieważ Państwowa Inspekcja Pracy nie podlega ministerstwu rodziny. Jeżeli mogę krótko powiedzieć, to jeżeli są spełnione wszystkie kodeksowe cechy stosunku prawnego łączącego pracownika z pracodawcą, to wtedy powinna być zawarta umowa o pracę. I tutaj nie ma wątpliwości.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Teraz głos należy do pani.

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni do spraw inspekcji morskiej Anna Białkowska:

Dzień dobry. Anna Białkowska. Jestem zastępcą dyrektora urzędu morskiego do spraw inspekcji morskiej.

Chciałabym się odnieść do tego, co powiedział dyrektor Krężel i do zarzutów pana przewodniczącego Piątkowskiego. Wynotowałam sobie główne tematy, o których chciałabym powiedzieć pokrótce. Jeżeli chodzi o dźwig pływający Maja i o inspekcję z 2021 r., to niestety, nie jestem w stanie dzisiaj odnieść się szczegółowo do wyników inspekcji, ponieważ nie zajmowałam stanowiska w tamtym roku, ale jeżeli jest to konieczne, oczywiście ustosunkujemy się na piśmie do tego w najbliższych dniach.

Kwestia Oceanii była omawiana na poprzednim posiedzeniu Komisji. Wielokrotnie spotykaliśmy się zarówno z panami ze związków zawodowych, jak i z załogą. Spotykaliśmy się z przedstawicielami załogi, która otrzymała wypowiedzenia. W urzędzie morskim sprawa ta jest znana. Jest bardzo trudna sytuacja, ponieważ chciałabym powiedzieć, że to nie jest tak, że nasze działania zostały podjęte czy podwyższyliśmy poziom kwalifikacji i wydaliśmy inne karty bezpieczeństwa dopiero na skutek działań profesora, który jest armatorem Instytutu Oceanologii Polskiej Akademii Nauk. W związku z problemami finansowymi instytutu pracownicy otrzymali wypowiedzenia i zaproponowano im inne warunki pracy. W tym momencie zaczęły się spotkania i wszelkie inspekcje, które realizowaliśmy. Inspekcja w zeszłym roku statku sportowo-badawczego Oceanii miała na celu wydanie karty bezpieczeństwa. I tak jak pan przewodniczący wspominał, wydaliśmy nową kartę bezpieczeństwa, która obejmowała kwalifikacje wynikające z konwencji STCW, czyli już nie rekreacyjne, nie sportowe kwalifikacje, ponieważ uznaliśmy, że to jest ten moment. Faktycznie były zarzuty, że stało się to troszeczkę za późno, dlatego że rozporządzenie w sprawie kwalifikacji weszło w życie kilka lat wcześniej, ale inspektorzy, którzy regularnie wizytowali statek oraz armatora, uznali, żeby w związku z problemami finansowymi, z problemami ze zdobyciem wykwalifikowanych załóg, dać im troszeczkę czasu na uzupełnienie kwalifikacji. Trzeba także przyznać, że jest to statek, który przede wszystkim pływa w żegludze międzynarodowej. Nierzadko zabiera pasażerów, badaczy. Statek realizuje badania na Antarktydzie, tudzież na Azorach. Wobec tego nie mogliśmy z dnia na dzień podejmować dramatycznych decyzji.

Osobiście uważam, że faktycznie można było zrobić to wcześniej, ale nie miałam na to wpływu z tego względu, o którym powiedziałam na wstępie. Cały czas spotykaliśmy się z armatorem, korespondowaliśmy. Armator niejednokrotnie... To co ważne, w wyniku inspekcji inspektor odnotował w raporcie z inspekcji, że wnioskuje do armatora o poddanie się inspekcji w zakresie konwencji MLC, co zostało potwierdzone przez armatora. Faktycznie troszkę to trwało, ponieważ statek wychodził w zaplanowany rejs, ale teraz ponowiono wniosek o inspekcję w zakresie MLC. Jesteśmy gotowi. Z tego co wiem, to na styczeń inspektorzy są umówieni na inspekcję. Liczę na to. Nie mogę zagwarantować, ale mam nadzieję, że odbędzie się ona w taki sposób, w jaki faktycznie powinna i że wszystkie kwestie dotyczące warunków pracy i życia będą w odpowiedni sposób uwzględnione. To, jeżeli chodzi o Oceanie.

Sprawa holowników. Tak jak powiedział dyrektor Krężel, dla nas jest to spory problem. Z tego co wiem, jest to problem zarówno dla dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, jak i dla dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Praca holowników to jest żegluga bardzo specyficzna, żegluga portowa, ale faktycznie bywają sytuacje, że niektóre z holowników wypływają raz na jakiś czas w żeglugę międzynarodową. Wtedy faktycznie jest problem, jakie zastosować wymagania co do takiego holownika, czy to już jest statek konwencyjny objęty zaleceniami konwencji i ustawy o pracy na morzu. Ale też musimy mieć z tyłu głowy faktycznie stąd nasze problemy i kontrowersje, że jest to statek, który codziennie pracuje w porcie. Holownik, mały statek, na którym są dwie, trzy osoby załogi, raz na rok wychodzi i wnioskuje o wyjście w żeglugę międzynarodową. W tym momencie liczba załogi musi się zwiększyć. Jeżeli na co dzień wymogi dotyczące jednostki uprawiającej żeglugę międzynarodową miałyby być stosowane wobec holowników pracujących w porcie, armator de facto musiałby utrzymywać dwa komplety załóg. Zapytano mnie dzisiaj, czy my mamy jakieś skargi, jakieś zarzuty, czy są jakieś problemy wynikające ze strony marynarzy pracujących na holownikach. Absolutnie tego nie ma. Jeżeli chodzi o warunki pracy i życia na holownikach, to nie zdarzyło się to, przynajmniej za mojej bytności. To właśnie armatorzy nam zgłaszają, że jest to problematyczne, że są to bardzo wysokie wymagania, że jest to trudne. Stąd tak jak powiedział dyrektor Krężel, osobiście bardzo bym chciała, dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, mam nadzieję, również, ponieważ oni też nadzorują firmę holowniczą, zmienić przepisy. Chcielibyśmy to wszystko tak opisać, żeby to było jasne i żeby nie było kontrowersji i żadnych problemów na przyszłość.

Jeżeli chodzi o inspekcję państwa portu, cieszę się, że państwo nie macie zastrzeżeń. Ja również nie mam zastrzeżeń, ale chciałabym zwrócić uwagę, że naprawdę bardzo trudne byłoby mieć zastrzeżenia do pracy inspekcji państwa portu, ponieważ inspektorzy inspekcjonują statki obcej bandery. Są to statki konwencyjne, są to statki, tak jak panowie zresztą wiecie, które spełniają dużo wyższe standardy, jeżeli chodzi o i zatrudnienie, i o warunki pracy i życia. Tutaj naprawdę trudno o jakieś niezgodności. Poza tym inspektorzy pracują w oparciu o konwencję, pracują w oparciu o przepisy paryskiego memorandum, mają system TETIS, mają checklisty, są szkoleni na całym świecie, dlatego im jest po prostu prościej. Są w innym standardzie realizacji pracy niż inspektorzy FSC, którzy muszą zmagać się z naszymi polskimi armatorami, którzy są w trudnej sytuacji, dlatego że dla nich każdy kolejny koszt jest problemem. Dlatego w FSC sytuacja wygląda w zupełnie inny sposób.

Jeżeli chodzi o warsztaty, spotkania, bardzo chętnie spotkam się ze stroną związkową. Mam nadzieję, że dyrektor urzędu w Szczecinie także będzie chętny na takie spotkania. Chcielibyśmy poprosić na spotkanie przede wszystkim polskich armatorów, żeby nam opowiedzieli, jaka jest sytuacja, z czym się zmagają, żeby zrobić sobie mapę drogową i wskazać priorytety do realizacji, które, mam nadzieję, będą tutaj jakimś wskazaniem czy jakąś pomocą dla Ministerstwa Infrastruktury przy projektowaniu nowych przepisów ustawy o pracy na morzu.

Na koniec, jeżeli chodzi o agencje pośrednictwa, tutaj chyba nie ma zarzutów z państwa strony. W Gdyni mamy bardzo dużo agencji, blisko 40. W zeszłym roku było mniej audytów, ponieważ certyfikaty są wydawane na dwa lata. Stąd duża liczba audytów będzie w przyszłym roku, kiedy będziemy audytować wszystkie agencje. Marynarzy jest faktycznie bardzo dużo, ale jest troszkę prostsza sytuacja, dlatego że oni wszyscy pracują pod obcą banderą. Weryfikacja warunków pracy i życia jest prostsza, ponieważ obcy armatorzy pracują w oparciu o konwencję, pracują w oparciu o przepisy międzynarodowe, więc weryfikacja dokumentów, ubezpieczeń, marynarskich umów o pracę, układów zbiorowych jest dużo prostsza niż współpraca na gruncie krajowym.

Na koniec chciałabym się jeszcze tylko odnieść do przepisów dotyczących karania, które się zmieniły w ustawie o pracy na morzu. Bardzo się cieszę, że się zmieniły. Sami o nie wnioskowaliśmy jakiś czas temu przy okazji problemów z agencjami pośrednictwa. Bywały sytuacje, że dowiadywaliśmy się, że agencja funkcjonuje bez odpowiedniego uprawnienia i bez certyfikatu wydanego przez dyrektora urzędu morskiego. Wcześniej sytuacja była taka, że jako dyrektor urzędu musieliśmy wnioskować do policji o przeprowadzenie postępowania. Policja, jak wiadomo, nie jest to organ, nie powiem, że uprawniony, ale nie bardzo zorientowany w sprawach morskich, wobec czego sprawy były zwykle umarzane. W tym momencie mamy narzędzie, że dyrektor urzędu morskiego sam wydaje decyzję o cofnięciu certyfikatu. Jest to szybsze, sprawniejsze, jak też efektywniejsze. To tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Wracamy do strony społecznej. Proszę bardzo.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski:

Proszę państwa, Tadeusz Hatałski. Kapitan żegluga wielkiej, wiceprezes Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej.

Proszę państwa, tematem naszego posiedzenia Komisji jest dyskusja na temat funkcjonowania ustawy o pracy na morzu. I tak sobie tutaj rozmawiamy o różnych sprawach, o certyfikacji, o kwalifikacjach, o ochronie socjalnej, itd., ale myślę, że ta nasza rozmowa i dyskusja jest bezprzedmiotowa. Pan przewodniczący wspomniał, a ja podpowiedziałem, że są dwie sztuki polskich statków handlowych. Długo szukałem, żeby znaleźć, ile jest tych statków. Są dwa. O czym my rozmawiamy? Przecież ustawa o pracy na morzu przede wszystkim dotyczy pracy na statkach pod polską banderą. W związku z tym, że tych statków nie ma, to cała dyskusja o kwalifikacjach, certyfikacjach, o ochronie socjalnej, itd, itd jest bezprzedmiotowa. Tych statków nie ma. No to jaka może być certyfikacja, kwalifikacja i ochrona socjalna? W związku z tym to, o czym powinniśmy tutaj dyskutować, to co zrobić, jakie zmiany wprowadzić, jakie regulacje wprowadzić, żeby rozpocząć proces przywracania morskiej floty handlowej pod narodową banderą, pod polską banderą. Wtedy ta dyskusja będzie miała sens.

Wiele, wiele lat zajęło, zanim ustawa o ubezpieczeniach społecznych została uchwalona i wprowadzona w życie. Dlaczego ona jest ważna? Dlatego, że ubezpieczenia społeczne są jednym z powodów, a w zasadzie niewłaściwa regulacja dotycząca ubezpieczeń społecznych marynarzy z dawnej przeszłości jest jednym z powodów tego, że polskiej floty nie ma. Ustawa była oczekiwana przez wiele, wiele lat przez środowisko żeglugowe, również przez związki zawodowe z punktu widzenia społecznego, socjalnego. Była oczekiwana przez środowisko żeglugowe, mówię o armatorach i o agencjach crewingowych, z ekonomicznego punktu widzenia, żeby wprowadzić takie rozwiązania, które będą prowadziły do zasadniczego celu, czyli stworzenia warunków na statkach polskich, które będą dla niego ekonomiczne, które pozwolą na to, żeby eksploatować statki pod polską banderą. Ustawa o ubezpieczeniach społecznych była pierwszym krokiem. I w końcu jest. Dobrze, że jest, ale tylko to, że jest, jest dobre.

Pan dyrektor wspomniał, że dyskusja na ten temat była na posiedzeniach. Owszem, była, ale strona rządowa w zasadzie nie uwzględniła żadnych postulatów zgłaszanych przez stronę społeczną, ani socjalnych zgłaszanych przez związki zawodowe, ani ekonomicznych zgłaszanych przez środowisko żeglugowe. W związku z tym uważam, że jest sens. Pan dyrektor powiedział, że dyskusja była, wobec czego w domyśle nie ma sensu do niej wracać. Jest sens wracać, dlatego że ustawa w kształcie, w jakim została uchwalona, w jakim wejdzie w życie za kilkanaście dni, od 1 stycznia, nic nie zmieni, nic nie poprawi.

Co więcej, pan dyrektor powiedział o tym, że przyjęcie wynagrodzenia minimalnego jako podstawy wymiaru składki jest wyłomem. Jest jakimś wyłomem, ale wyłomem racjonalnie uzasadnionym. Chodzi o to, żeby obniżyć koszty ubezpieczeń społecznych. Ale pan dyrektor nie wspomniał ani słowa o tym, że według ustawy pracownik, marynarz, który jest pracownikiem, będzie w całości płacił składkę. W polskim systemie tego nie ma. Pan przewodniczący już o tym wspomniał, ale tak jak mówię, wspomniał od strony socjalnej. Chcę o tym powiedzieć od strony ekonomicznej.

Po pierwsze, mamy rozwiązanie, że marynarz jest pracownikiem. Według wszelkiego obowiązującego prawa międzynarodowego, unijnego, MLC, prawa polskiego itd, jest pracownikiem. Teraz pracownik ma płacić wszystko. Jest to niezgodne z ustawą o systemie ubezpieczeń społecznych, konkretnie z art. 6, w którym jest mowa, że składki są dzielone w połowie pomiędzy pracownika i pracodawcę. Takie rozwiązanie jest niezgodne również z rozporządzeniem 987 z 2009 r. Unii Europejskiej, którego art. 21 stanowi, że obowiązki wobec instytucji ubezpieczeniowych powinien wykonywać również pracodawca, a nie wyłącznie pracownik. I mówię o tym nie dlatego, żeby wykazać, pokazać błędy. Nie, proszę państwa, to są podstawy. Znajdzie się marynarz, który przywoła to rozporządzenie, ten artykuł, pójdzie do sądu, pójdzie do znanej kancelarii prawniczej i sprawa skończy się w TSUE, tak jak się skończyła sprawa marynarza estońskiego. Będziemy mieli ustawę zawetowaną, zastopowaną, a ustawa w podstawowym celu miała prowadzić, miała być pierwszym krokiem prowadzącym do rozpoczęcia procesu odbudowy morskiej floty handlowej. Mówię o flocie międzynarodowej. To tyle z mojej strony o sensowności wracania

do tamtej ustawy. Trzy lata to za długo. Rok i trzeba wprowadzić zmiany, nowelizacje realizujące podstawowy cel, czyli zapewnienie, co jest oczywiste, ochrony socjalnej marynarzom, ale również przywrócenie ekonomicznej opłacalności uprawiania żeglugi pod polską banderą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Czy któryś z panów dyrektorów chciałby się ustosunkować? Proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Odnosząc się do tych zarzutów, trzy lata, które wspomniałem w mojej pierwszej wypowiedzi, wynikają z oceny skutków regulacji, gdzie wprost wpisaliśmy, że ewaluacja ustawy będzie po trzech latach. Zostanie sprawdzone, ilu marynarzy wejdzie do systemu ubezpieczeń społecznych. Oczywiście wraz z Ministerstwem Infrastruktury będziemy na bieżąco monitorować wdrażanie ustawy i jej skutki. To też nie jest tak, że będziemy czekać trzy lata. Natomiast też trzeba wziąć pod uwagę, mając doświadczenie z innymi ustawami, że musimy dać jakiś czas na funkcjonowanie nowych przepisów i oddziaływanie właśnie na tę grupę społeczną, czyli na marynarzy. Obecnie jesteśmy w okresie vacatio legis. Państwo już krytykują ustawę. Myślę, że trzeba jednak dać czas rozwiązaniom, które zostały przyjęte. Chciałbym także zwrócić uwagę, że państwo z jednej strony wskazują, że jest mniejsza ochrona, ponieważ polski pracownik pracujący u polskiego armatora będzie mógł odprowadzać składkę od minimalnego wynagrodzenia, natomiast z drugiej strony państwo wskazują na czynnik ekonomiczny, czyli opłacalność po stronie armatorów prowadzenia działalności w Polsce. Myślę, że ustawa stanowi pewien kompromis i wychodzi dwóm stronom naprzeciw, ponieważ z jednej strony zapewnia zabezpieczenie społeczne. Polski system ubezpieczeń społecznych związany jest z obowiązkiem odprowadzania składek. Przyszłe świadczenia, czy to emerytalne, czy to świadczenia krótkoterminowe związane są z odprowadzeniem comiesięcznym składek. I my tego warunku nie zmienimy. My tutaj wprowadzamy rozwiązania, które są adekwatne dla tej grupy odbiorców.

Jest tu jeszcze jedna kwestia. Podniósł pan, że marynarz będzie opłacał składki, finansował je w całości z własnych środków. Takie rozwiązania już funkcjonują, jeżeli chodzi na przykład o osoby prowadzące działalność gospodarczą czy o artystów. Nie tworzymy tutaj żadnych wyłomów, które by były w sprzeczności z ustawą o systemie ubezpieczeń społecznych. Wprost przeciwnie, wprowadzamy rozwiązania, które korespondują z obecnymi rozwiązaniami, natomiast wprowadzają pewien wyłom, który jednak mieści się w granicach obowiązującego systemu ubezpieczeń społecznych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski:

Panie przewodniczący, proszę o ad vocem. Panie dyrektorze, użył pan argumentu dotyczącego samozatrudnionych. Proszę pana, argument ten jest nieadekwatny do sytuacji. Samozatrudniony jest swojego rodzaju dwoma w jednym, samozatrudniony jest pracodawcą i pracownikiem. W związku z tym nie ma innego podmiotu, który w jego przypadku mógłby opłacać składkę. Nie ma, ponieważ jest on zarówno pracodawcą, jak i pracownikiem. Natomiast marynarz jest pracownikiem, który ma pracodawcę. O tym mówiłem. To nie jest wyłom. To jest po prostu niezgodność z polskim prawem i z prawem unijnym. Jest to zwykła niezgodność. Musimy sobie to wprost powiedzieć.

Natomiast jeżeli chodzi o ekonomię, o to, dlaczego to nie działa, ponieważ pan też podniósł argument, dlaczego my protestujemy, dlaczego środowisko żeglugowe protestuje, skoro dla armatorów jest to ekonomiczne, ponieważ oni nic nie będą płacić, panie dyrektorze, tam jest struktura dwustopniowa. System statusu marynarza nie jest obligatoryjny. Dopóki marynarz nie zgłosi się po ów status i nie uzyska owego statusu, nadal jest w starym systemie. Teraz armator, który miałby się zdecydować na to, żeby zarejestrować statek pod polską banderą, dlatego że ubezpieczenia płacą marynarze, jest uzależniony od woli marynarza. Oczywiście może wyrzucić na niego presję, może mu powiedzieć, że go nie zatrudni, dopóki ten nie uzyska statusu marynarza. Ok., ale jest to niedozwolone według prawa, jest to niezgodne z prawem, jak również jest to nieetyczne. A oprócz tego ten system jest niezgodny z prawem, dlatego że zarówno prawo unijne, jak i prawo polskie stanowi o obligatoryjności obowiązywania systemu ubezpieczeń społecznych pracownika. Pracownik z chwilą, kiedy podejmie pracę, podpisze

umowę o pracę, niezależnie od tego, czy chce czy nie chce, jest objęty systemem ubezpieczeń społecznych. Natomiast struktura dwustopniowa, tania struktura dla armatorów nie jest obligatoryjna. Ona zależy od woli marynarza. Dopóki marynarz nie pójdzie do urzędu morskigo złożyć wniosku o status marynarza albo nie pójdzie do agencji crewingowej, to nie jest objęty tym systemem. W jaki sposób to ma działać ekonomicznie? To nie zadziała.

A poza tym w końcu zacznijmy mówić otwartym tekstem o tych sprawach. Marynarze nie będą w to wchodzić również z powodów podatkowych. Marynarze zatrudnieni na statkach wygodnych bander dopóki nie otrzymują wynagrodzenia w Polsce, nie są objęci systemem podatkowym. I teraz, jeżeli zgłoszą się ze statusem marynarza, to się ujawnią i od razu urząd skarbowy się nimi zainteresuje. Marynarze będą unikać tego systemu. Nie będą w niego wchodzić. Czy ich obawy są uzasadnione czy są nieuzasadnione, to już jest inna kwestia, ale takie obawy są. W związku z tym, żeby w ogóle system ubezpieczeń społecznych miał jakikolwiek sens, to musi być powiązany również z podatkiem od dochodów osobistych. Tak zrobiono trzy lata temu w Estonii. Tam te dwie sprawy są uregulowane jedną ustawą. Teraz już nie, ale przy nowelizacji ustawy to również trzeba wziąć pod uwagę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Przyznam, że było to długie ad vocem. Proszę bardzo.

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

Dzień dobry. Andrzej Kościk. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków „Solidarność”. Jestem również uczestnikiem wieloletnich posiedzeń zespołu trójstronnego do spraw żeglugi i rybołówstwa.

Razem z trzema związkami przekazywaliśmy swoje krytyczne uwagi dotyczące zmiany ustawy o ubezpieczeniach społecznych, które miały obejmować i które objęły de facto również polskich marynarzy. A więc pozostaje tylko krótko puentować, że owszem, ważna jest sprawa polskiej bandery. To też zgłaszaliśmy. Natomiast w tej chwili zapis, który dotyczy ustawy o ubezpieczeniach społecznych, daje możliwość ubezpieczenia, ale odbywa się to kosztem marynarza. Podejrzewamy, mamy już wstępne badania na ten temat, że wielu polskich marynarzy, którzy jeszcze kiedyś w relacji do wysokiego kursu dolara mieli atrakcyjne zarobki dzisiaj na najniższych stanowiskach zarobki nie są konkurencyjne, są na granicy najniższego wynagrodzenia, które jest przyjmowane w Polsce. W związku z tym, jeżeli ktoś zarabia na poziomie najniższego wynagrodzenia i miałby sam z tego najniższego wynagrodzenia opłacić całą składkę wszystkich działów zabezpieczenia społecznego, to ta sprawa nie byłaby dla niego opłacalna. W związku z tym wielu marynarzy nie zdecyduje się na możliwość, jaką daje ustawa.

W związku z tym, że naszym zdaniem, co podaliśmy również pisemnie dla strony rządowej, ustawa w tym zakresie nie jest zgodna z konwencją MLC i nie jest również zgodna z prawem Unii Europejskiej, to rozważamy złożenie skargi w tej sprawie do Międzynarodowej Organizacji Pracy, jak również do Komisji Europejskiej. Naszym zdaniem to nie jest zgodne z prawem MLC oraz wskazówkami i uwagami, które komitet ekspertów Międzynarodowej Organizacji Pracy zgłosił do strony rządowej w 2019 r. Chcę zwrócić uwagę, że to nie jest margines, ale to dotyczy naszej ustawy o pracy na morzu, którą w tej chwili omawiamy. Strona rządowa przekazała sprawozdanie z implementacji konwencji MLC 2006 również w tym zakresie, który dotyczy przede wszystkim ustawy o pracy na morzu w 2024 r., a uwagi komitetu ekspertów Międzynarodowej Organizacji Pracy były z 2019 r. A więc dostaliśmy sprawozdanie po kilku latach, a strona rządowa dała nam dwa tygodnie na udzielenie odpowiedzi i ustosunkowanie się do sprawozdania. Między innymi kieruję to do ministerstwa pracy, z całym szacunkiem, żeby lepiej udrożnić system opiniowania i przekazywania opinii dla trzeciej strony. Wiadomo, że MOP to pracodawcy, pracownicy i ustawodawcy, rządy. Są to główne zastrzeżenia.

Strona rządowa do uwag, które przekazał komitet ekspertów, ustosunkowała się w sposób dla nas niesatysfakcjonujący. Przekazaliśmy na piśmie swoje uwagi do Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. W związku z tym musimy oczekiwać na odpowiedzi. Również oczekujemy odpowiedzi na uwagi, które zostały przekazane na piśmie do strony rządowej i do przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na ostatnim posiedzeniu Komisji. Nie dostaliśmy jeszcze odpowiedzi na te uwagi.

Chciałbym się jednak ustosunkować już konkretnie do zapisów ustawy. Chciałbym się chwilę zatrzymać przy zgłaszanym przez nas problemie książeczki żeglarskiej. Książeczka żeglarska

jest dokumentem marynarskim. Zdajemy sobie sprawę z tego, że polskie przepisy opierają się na przestarzałej konwencji nr 108. Wielokrotnie zabiegaliśmy o to, żeby Polska ratyfikowała konwencję 185 albo przynajmniej dostosowała się do nowej konwencji w zakresie tego dokumentu. Jak czytamy w art. 7 ust. 1 ustawy o pracy na morzu, książeczka żeglarska jest dokumentem osobistym marynarza, poświadczającym jego tożsamość, dokumentującym przebieg zatrudnienia na statku oraz uprawniającym do przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Uwagi do ustawy nie mają bezpośredniego związku z zastrzeżeniami komitetu, o którym wspominałem, ale komitet ekspertów między innymi właśnie do tego się odnosił. Nasza uwaga jest taka, że jeżeli ustawa o pracy na morzu potwierdza tożsamość, to dokument ten powinien odpowiadać konwencji o dokumentach tożsamości marynarzy. Najnowsza wersja konwencji nr 185, jak wspominałem, nie została ratyfikowana. W związku z tym dokument tożsamości marynarza nie jest paszportem. Nowoczesne dokumenty potwierdzające tożsamość mają zabezpieczenia, co warto nadmienić, biometryczne, a ustawa stwierdza, że książeczka uprawnia do przekraczania granicy polskiej. A co z innymi granicami? Rozumiemy, że Chińska Republika Ludowa uznaje polskie książeczki, dlatego że tam jest dobra tradycja wynikająca z tego, że Chipolbrok jest firmą polsko-chińską i oni nas w tym zakresie szanują, ale było też wiele przypadków, gdzie książeczki nie są uznawane. Teraz biorąc pod uwagę, że książeczka żeglarska jest wydawana również dla obywateli obcych, znaczy to, że oni tym samym też mają zapisy dotyczące i upoważniające do paszportu? Pewnie nie. W związku z tym przekazywaliśmy formalne wnioski, żeby Polska ratyfikowała konwencję. Niestety, nasze wnioski są nieuznawane. W związku z tym skierowaliśmy również takie uwagi do Międzynarodowej Organizacji Pracy, żeby tą sprawą również zajęła się Międzynarodowa Organizacja Pracy. Pomimo że Polska nie ratyfikowała, mamy prawo oczekiwać od Polski ratyfikacji konwencji.

Nie będę powtarzał wszystkich uwag, które dotyczą ubezpieczeń społecznych. Przygotowujemy się do złożenia skargi. Naszym zdaniem ustawa jest niesłuszna i nieprawidłowa w zakresie ubezpieczeń społecznych. Natomiast chciałbym odnieść się do fragmentu ustawy, który w rzeczywistości nie istnieje, a wielokrotnie w ustawie się o tym wspomina, a mianowicie o układzie zbiorowym pracy. Chciałbym powiedzieć, że obowiązuje nas dyrektywa Unii Europejskiej o adekwatnych wynagrodzeniach, która dotyczy również układów zbiorowych pracy. W związku z tym chciałbym skierować pytanie. Ponieważ została przyjęta i uchwalona ustawa o układach zbiorowych pracy, zamiarem było zachęcenie pracodawców do podpisywania układów zbiorowych pracy. Trzeba tutaj sobie zdawać sprawę z pewnego kontekstu, który dotyczy naszej przyszłości, przyszłej polskiej bandery. Dotychczas polscy armatorzy, w zasadzie wszyscy polscy armatorzy uprawiający żeglugę pod tanimi banderami mają podpisane układy zbiorowe pracy ze związkami zawodowymi afiliowanymi w Międzynarodowej Federacji Transportowców. Dotychczas wszystkie układy zbiorowe spełniają wymagania Międzynarodowej Federacji Transportowców, natomiast powstaje pytanie, co będzie się działo pod polską banderą w przypadku przejścia statków, oczywiście stopniowego, ponieważ nikt nie zakłada optymistycznie, że nagle to nastąpi, jeżeli w ogóle nastąpi. Zdaję sobie sprawę, że będzie obowiązywało ustawodawstwo polskie, ale chciałbym zapytać ministerstwo rodziny, jakie zachęty chce stworzyć dla polskich armatorów, którzy mieliby zawierać układy zbiorowe pracy, dlatego że takim zamiarem kierowała się dyrektywa Unii Europejskiej. Chcę przypomnieć, że w Polsce procent posiadania układów zbiorowych pracy jest znikomym, jest to kilkanaście procent. Dla przykładu w krajach skandynawskich jest to 90 albo 80%. W związku z tym to jest ważna sprawa.

Od 2022 r. formalnie zabiegamy o to, żeby w ustawie o pracy na morzu znalazł się rozdział, który dotyczy układów zbiorowych pracy. W tej sprawie pięć lat temu skierowaliśmy nasze pismo nasze wystąpienie. Nie doczekaliśmy się żadnej konkretnej reakcji ani nawet podjęcia dialogu z nami. Natomiast chcę powiedzieć, że ustawa o pracy na morzu w wielu artykułach odnosi się do układu zbiorowego pracy. Odnosi się w art. 20 ust. 3, który dotyczy powiadomienia pośrednictwa pracy o przestrzeganiu układu zbiorowego pracy, w art. 27 ust. 3 pkt 5 lit. f, gdzie jest wskazanie w marynarskiej umowie o pracę układu zbiorowego pracy, którym jest objęty marynarz, jeżeli taki układ obowiązuje, w art. 28 ust. 2 dotyczącym przechowywania układu zbiorowego pracy na statku, art. 28 ust. 3 stanowiącym o szczegółowych warunkach odszkodowań z tytułu utraty zatrudnienia, w art. 34 ust. 1 dotyczącym przebywania w rezerwie, to wszystko są artykuły ustawy o pracy na morzu, w art. 34 ust. 4 o wynagrodzeniu za pracę w okresie usprawiedliwionej nieobecności, w art. 35 ust. 1 określającym warunki wynagrodzenia za pracę i przyznawania innych świadczeń związanych z pracą, a także sposób i termin

wypłacania wynagrodzenia. To wszystko są odniesienia do układu zbiorowego pracy. Mowa jest o wypłacaniu wynagrodzenia na rachunek bankowy. W art. 42 ust. 2 mamy szczegółowe zasady wynagradzania za wykonywanie polecanej przez kapitana pracy, innej niż przewidziana w marynarskiej umowie o pracę, w art. 47 ust. 4 wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, w art. 48 ust. 2 wysokość wynagrodzenia za pozostawanie w gotowości do pracy, w art. 53 ust. 2 wymiar urlopu wypoczynkowego przekraczający wymiar dwa i pół dnia za każdy miesiąc przebywania marynarza na statku, w art. 57 ust. 1 prawa marynarza do bezpłatnej repatriacji, w art. 59 ust. 3 ponoszenie kosztów repatriacji przez marynarza i w art. 60 ust. 1 uprawnienia przysługujące marynarzowi w związku z repatriacją. To wszystko są artykuły ustawy o pracy na morzu, które odwołują się do układów zbiorowych pracy.

Rozumiem, że układy zbiorowe pracy nie są obowiązkowe, ale w związku z tym, że artykuły te odwołują się do układów zbiorowych pracy i że międzynarodowa konwencja pracy... Ja już nie będę czytał wszystkich artykułów konwencji MLC 2006, które odwołują się do układów zbiorowych pracy, dlatego że takich odniesień w konwencji jest 21. Rola układów zbiorowych pracy w regulowaniu warunków pracy marynarzy jest znaczna, duża. Uważamy i formalnie ponawiamy wniosek, który kierujemy do Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, żeby w ustawie o pracy na morzu znalazł się taki rozdział, żeby znalazły się w nim zapisy, które wynikają z dyrektywy Unii Europejskiej o adekwatnych wynagrodzeniach i z ustawy o układach zbiorowych pracy, które będą zawierały również zachęty dla pracodawców. Dlatego ponawiam nasz wniosek strony pracowników z roku 2022. Proszę przy tej okazji o odpowiedź przedstawiciela Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej w sprawie zachęt dla armatorów, jeżeli chodzi o zawieranie układów zbiorowych pracy.

Jest wiele uwag, na które do tej pory nie uzyskaliśmy odpowiedzi, które zostały przekazane na piśmie do pana przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz do strony rządowej w zakresie, który dotyczy ustawy o pracy na morzu. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, są z nami koledzy, którzy reprezentują Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, którzy również od wielu lat domagają się, ażeby w ustawie o pracy na morzu znalazł się zapis, który został uzgodniony na posiedzeniu zespołu trójstronnego do spraw żeglugi i rybołówstwa. Chodzi o art. 68 i 103, jeden dotyczy wynagrodzenia za pozostawanie w pogotowiu, a drugi dotyczy bezpłatnego wyżywienia na statku. Te dwa artykuły były uzgodnione w zespole trójstronnym, zostały poparte przez stronę pracodawców i miały się znaleźć w poprawkach do ustawy o pracy na morzu, a nie znalazły się. Dlatego chciałbym poprosić pana przewodniczącego Komisji, żeby udzielił głosu naszym kolegom z „Solidarności” z Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Proszę.

Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych Dariusz Słomiński:

Dariusz Słomiński. „Solidarność” Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Chciałbym zadać pytanie, dlaczego te punkty zostały skreślone. Skoro zostały uzgodnione, to dlaczego ich w tej chwili nie ma w projekcie? Sprawa toczy się cztery, pięć lat. Zostało to ustalone, zostało to potwierdzone i nagle zniknęło.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Czy pan dyrektor może ustosunkować się do tego pytania?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Przepis ten jest w projekcie ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorców żeglugowych. Teraz jest to na etapie SKRM i rozmów z Ministerstwem Finansów, a więc trudno powiedzieć, w jaką stronę to pójdzie, dlatego że to nie jest tylko kwestia zmiany ustawy, tylko wzrostu wynagrodzenia. Musimy zabezpieczyć pieniądze dla służby SAR, i to o ile pamiętam, parę milionów rocznie. Zobaczymy, jak powiodą się negocjacje z Ministerstwem Finansów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Czy pan dyrektor? Nie. Dobrze, powracamy do strony społecznej. Pan dyrektor jeszcze? Proszę.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Jeżeli mogę, ponieważ odpowiedziałem odnośnie do SAR-u, ale pan przewodniczący Kościk mówił jeszcze o książeczce żeglarskiej. Chciałbym tylko powiedzieć, że kwestia ta była przedmiotem obrad zespołu trójstronnego do spraw żeglugi i rybołówstwa. Generalnie jesteśmy stroną starej konwencji ILO 108. Związki zawodowe postulują ratyfikację nowej konwencji, bodajże 185. Natomiast w toku prac zespołu strona pracodawców opowiedziała się przeciwko ratyfikacji nowej konwencji. Są dwa argumenty. Po pierwsze, nowa konwencja ma ograniczoną liczbę ratyfikacji, o ile pamiętam. Na szybko teraz sprawdziłem, że są to Hiszpania, Luksemburg, Francja, jeżeli chodzi o państwa Unii Europejskiej. Po drugie, przewiduje ona specyficzne zabezpieczenia. W konsekwencji będzie dużo droższa. Obecnie książka żeglarska kosztuje 200 zł. Ze wstępnych naszych konsultacji z Państwową Wytwórnią Papierów Wartościowych, która jest producentem książeczek, wynika, że w przypadku nowych książeczek byłoby to dużo więcej. Dlatego opinia była negatywna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Wracamy do strony społecznej, ale mam pytanie. Może ktoś jeszcze się nie wypowiedział? Pan dyrektor został wywołany. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MRPiPS Sebastian Kamiński:

Tak, zostałem wywołany. Układy zbiorowe nie są w mojej gestii, więc nie chcę się wypowiadać za kolegów z ministerstwa. Ja nie znam tego problemu. Nasz departament zajmuje się ubezpieczeniem społecznym. Kwestia układów zbiorowych jest kwestią odrębną od kwestii ubezpieczeń społecznych. Trzeba by było spytać się konkretnie departamentów, które zajmują się układami zbiorowymi.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dobrze. Dziękuję. Czy ze strony społecznej ktoś, kto jeszcze nie zabierał głosu, chciałby zabrać głos? Dotyczy to również osób, które uczestniczą zdalnie. Nie widzę. A zatem pan przewodniczący Piątkowski.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo. Wydaje się, że w nawiązaniu do informacji strony rządowej warto chyba jednak użyć słowa, że wypada coś sprostować. Otóż w projekcie zmian do ustawy o pracy na morzu, po który sięgnęliśmy ze stron RCL, nie ma tych zapisów. Ostatni projekt poprawek, który był umieszczony i dostępny publicznie, nie zawiera zapisu, który dotyczyłby dwóch tematów wspomnianych przed chwilą, to znaczy kwestii wynagrodzenia za czas pozostawania w gotowości do podjęcia akcji ratowniczej, gdyż tak to się dokładnie nazywa. Nie ma tutaj tej uzgodnionej zmiany, podobnie jak nie ma też zmiany dotyczącej wyżywienia. Dlaczego ta ostatnia rzecz jest tak istotna? Ta pierwsza zresztą też jest bardzo istotna. Otóż dzisiaj marynarze w SAR otrzymują trochę ponad 5 zł za godzinę za pozostawanie w gotowości do podjęcia akcji ratowniczej. Taka jest stawka. Po prostu tyle ona wynosi.

Natomiast jeżeli chodzi o wyżywienie, istotą rzeczy jest to, że zgodnie z ustawą o pracy na morzu, to na armatorze leży obowiązek zapewnienia członkom załogi statku, zarówno konwencyjnego, jak i niekonwencyjnego, bezpłatnego wyżywienia i wody pitnej. Niestety, w przedsiębiorstwie Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa od lat mamy problem, który puentuje się tym, że pracodawca potrąca z wynagrodzeń marynarzom zaliczkę na podatek dochodowy od kosztów wyżywienia, jakie ponosi tenże pracodawca. Chciałbym powiedzieć jasno i wyraźnie, że nie jest wypłacany ekwiwalent, który jest opodatkowany zgodnie z polskim prawem, ale jest to zaliczka wypłacana na statek i po zmianie podlegająca rozliczeniu u pracodawcy. U pracodawcy są na to dokumenty. Pracodawca z uporem godnym lepszej sprawy twierdzi, że musi to być opodatkowane.

To, co być może istotne i być może wkrótce się zmieni to, że koszty tego dziwnego podejścia pracodawcy za chwilę poniesie Skarb Państwa. Otóż w Naczelnym Sądzie Administracyjnym przedwczoraj czy wczoraj zapadł wyrok w sprawie jednego z członków, pracowników SAR, który poszedł ścieżką zwrotu podatku niesłusznie pobranego. Naczelny Sąd Administracyjny uznał jego rację. W związku z tym urząd skarbowy zwróci mu za sześć lat. Co będzie dalej? Dalej, proszę państwa, będzie to, że wszyscy marynarze SAR pójdą tą drogą, złożą korekty do PIT-ów za rok 2024 i jeszcze parę lat do tyłu, tak daleko, jak mogą, a urząd skarbowy będzie

musiał im to zwrócić. Czyli kto zwróci? Budżet. Przecież podatek PIT jest jednym ze źródeł pozyskiwania przychodów budżetu państwa. Pomijam już szczegóły, że podatek ten jest pobierany od wielu lat. Dawniejszych lat już nie da się zmienić. My na tę sprawę wskazywaliśmy wielokrotnie. Dlatego, że nie było woli ze strony rządzących do zmiany w tym zakresie, ostatecznie poszliśmy drogą prawną, jak widać, skuteczną, ale to chyba nie o to chodzi.

Przy okazji chciałbym podnieść jeszcze jeden aspekt. Kolega, przedmówca wspomniał o książeczkach żeglarskich w kontekście nieratyfikowanej konwencji, przytaczając zapisy naszej ustawy o pracy na morzu. Otóż proszę państwa, także trzeba było wyroku sądowego, żeby jedna z polskich instytucji w ramach zatrudniania osób, które są marynarzami, była uprzejma uznać, że książeczka żeglarska jest, jak stanowi ustawa, potwierdzeniem zatrudnienia marynarza. Instytucja ta nie uznawała tego dokumentu. Już nie chcę powiedzieć, co to za instytucja. Ta instytucja sama wie, że nią jest, jest obecna na tej sali. Potrzeba było wyroku sądowego. Proszę państwa, to jest wręcz kuriozalne. Znowu nie mam nic przeciwko. Mówiliśmy to w ramach zespołu trójstronnego. Jest to Urząd Morski w Gdyni, urząd, który powinien stać na straży przestrzegania konwencji, ustawy o pracy na morzu. Szanowni państwo, jest to przynajmniej zaskakujące.

Niemniej podzielam zdanie pani dyrektor Białkowskiej i wcześniejsze pana dyrektora Krężela, że niewątpliwie inspektorom kontrolującym statki z ramienia administracji morskiej brakuje doświadczenia, także z uwagi na to, że statków jest niewiele. No ale przecież możemy sobie nawzajem pomóc. Istnieje ośrodek treningowy Międzynarodowej Organizacji Pracy w Turynie, który dosyć regularnie prowadzi szkolenia z zakresu MLC. My byliśmy na takim szkoleniu. Jest to szkolenie kilkudniowe. Stąd ośmielamy się czasami mówić w taki sposób, dlatego że informacje mamy stamtąd. Stąd nasze tezy, stąd nasze argumenty i podkreślanie istoty i znaczenia tych spraw. Myślę, że to też jest jakiś sposób na zdobycie trochę doświadczenia. To nie jest ogromny wydatek, jak sądzę, dla budżetu państwa, żeby przedstawiciele administracji morskiej czy Państwowej Inspekcji Pracy także wzięli udział w kilkudniowych szkoleniach. Naprawdę jest to bardzo pomocne i przydatne oraz pozwoli trochę szerzej podejść do tego aspektu sprawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Czy pan dyrektor Krężel chciałby się jakoś ustosunkować, może sprostować zawartość projektu?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Jeżeli chodzi o zawartość projektu, projekt na różnych etapach zawierał różne zapisy. I rzeczywiście na różnych etapach są wersje, które zawierają tę zmianę, jak i są wersje, które jej nie zawierają. Teraz jesteśmy w trakcie rozmów. Zobaczymy, jaki projekt przyjdzie z SKRM i trafi do Rady Ministrów. Państwo odnoszą się tego, co jest na stronie RCL. Są tam różne etapy projektu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dobrze. A zatem zobaczymy, co wyjdzie. Rozumiem, że więcej głosów nie ma. Nie ma, nie widzę. Wobec tego zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie. Bardzo dziękuję.