



Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy Polish Seafarers' Union

Affiliated to the ITF



Head Office: 81-350 Gdynia 8, Plac Kaszubski, Ph: (+48) 58 6207760
Branch Office: 70-452 Szczecin 8A, Podhalańska Str. Ph: (+48) 91 4315888
Branch Office: 72-600 Świnoujście 1A, Bol.Chrobrego Str. Ph: (+48) 696040777
www:psu-pl.org e-mail: gdynia@psu-pl.org szczecin@psu-pl.org

L.dz. 089/OZZOiM/2025

Gdynia 03.04.2025 r.

Prof. dr hab. Marek Konarzewski
Prezes
Polska Akademia Nauk

Stosowny Panie Profesorze,

Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy zwraca się do Pana Profesora z apelem dotyczącym sytuacji załogi statku badawczego "Oceania". Od ponad tygodnia w mediach regionalnych oraz ogólnokrajowych krąży informacja o wypowiedzeniu przez Dyrektora Instytutu Oceanologii PAN umów o pracę 13 członkom załogi Oceanii i jednoczesnym zaproponowaniu im współpracy na podstawie kontraktów B2B, co stoi w jawnej sprzeczności z obowiązującym prawem.

Rola, jaką dla polskiej nauki wypełnia statek „Oceania” z pewnością jest Panu Profesorowi doskonale znana. Dlatego nie będziemy przywoływać projektów badawczych realizowanych na morzach i oceanach całego świata.

Zatrzymamy się na prawnej stronie zatrudnienia członków załogi „Oceanii”, gdyż właśnie w tym zakresie ich pracodawca poczynił kroki dalece rozmiijające się z obowiązującym porządkiem prawnym. Dotychczas załoga była zatrudniona na podstawie umów o pracę, co gwarantowało stabilność zatrudnienia oraz przestrzeganie standardów pracy na morzu.

Analizując wypowiedzenia wręczone załodze statku „Oceania” można odnieść wrażenie, iż próba łatania budżetu przeznaczonego na wynagrodzenia w IO PAN przyćmiła aktualnie obowiązującą legislację krajową oraz porozumienia międzynarodowe w zakresie pracy na morzu, których stroną jest Polska.

Marynarze pracujący pod polską banderą, ze względu na specyfikę i charakter ich pracy, są objęci szczególnymi regulacjami, w szczególności mowa tu o ustawie o pracy na morzu, które wprowadzają do polskiego porządku prawnego wymogi ratyfikowanej przez 81 krajów reprezentujących ponad 91 procent światowego tonażu brutto statków *Konwencji MLC 2006*. W Polsce MLC 2006 została implementowana poprzez ustawę o pracy na morzu.

Propozycja przejścia na kontrakty B2B budzi sprzeciw zarówno pod względem prawnym, jak i społecznym. Zgodnie z ustawą o pracy na morzu, zatrudnienie na statkach pływających pod polską banderą powinno odbywać się na podstawie marynarskich umów o pracę. Państwowa Inspekcja Pracy zaleciła zatrudnianie załogi na umowach morskich, co jest zgodne z obowiązującymi przepisami. Dyrektor IO PAN natomiast w publikacjach prasowych zapewnia, iż z Państwową Inspekcją Pracy zamierza się ...sądzić.

Przedstawione przez Dyrektora Instytutu Oceanologii rozwiązania, tj. likwidacja stanowisk oraz równoczesne przejście z marynarskiej umowy na tzw. umowy B2B podważa tak istotny dla pracy na statku charakter relacji pracownik –pracodawca, jak również podstawową ochronę pracowniczą w tym: prawo do urlopu, ubezpieczenia społecznego, ochrony w zakresie warunków pracy czy wynagrodzenia za nadgodziny. Ale co najważniejsze, i będziemy to podkreślać, jest niezgodne z prawem.

Pragniemy wyjaśnić, iż w ramach stosunku pracy polskie prawo rozróżnia zaledwie kilka rodzajów zatrudnienia. Poza klasycznymi wariantami umowy o pracę jest też marynarska umowa o pracę, a jej wyjątkowość wynika ze szczególnego charakteru wykonywanej pracy. Umowa ta jest regulowana nie tylko przez ogólne przepisy prawa pracy, ale również przez międzynarodowe konwencje, oraz krajowe regulacje dotyczące pracy na morzu. Wynika to z faktu, że na statku panują specyficzne zasady dotyczące m.in. organizacji czasu pracy, przebywania na morzu, czy też bezpieczeństwa. Ponadto polskie prawo stanowi, że praca na statkach morskich w żegludze międzynarodowej, jest uznawana za pracę w warunkach szczególnych.

W związku z powyższym trudno sobie wyobrazić, aby członek załogi statku morskiego mógł być zatrudniony na umowie cywilnoprawnej, która jest zawierana między dwoma niezależnymi od siebie podmiotami gospodarczymi. Takie rozwiązanie całkowicie dereguluje system pracy na statku oraz obniża bezpieczeństwo statku oraz załogi.

Zatrudnienie na podstawie umowy cywilnoprawnej stoi w jawnej sprzeczności z ustawą o pracy na morzu, która reguluje kwestie zatrudnienia marynarzy na statkach pod polską banderą. Ustawa jasno wskazuje, stosunek pracy umożliwiający zatrudnianie marynarzy na statkach pod polską banderą oraz kto może być stroną takiej umowy.

Analizując zaproponowane umowy B2B nie sposób nie zauważyć, iż ma ona charakter fikcyjnego zatrudnienia B2B. Spełnia ona wszystkie cechy umowy o pracę z wyjątkiem niewygodnych dla pracodawcy przepisów, w szczególności o ubezpieczeniach społecznych oraz regulujących warunki pracy marynarzy, co całkowicie zrzuca odpowiedzialność armatora za pracownika.

Aktualna sytuacja wokół „Oceanii” godzi w dobre imię Państwowej Akademii Nauk, zwracamy się więc z prośbą do Pana Profesora o wsparcie naszych starań do przywrócenia umów o pracę marynarzy zatrudnionych na „Oceanii”. Uważamy, iż Polska Akademia Nauk powinna świecić przykładem jako rzetelny i uczciwy pracodawca. Wyrażamy również chęć dialogu w celu wypracowania rozwiązań, które będą zgodne z obowiązującą legislacją oraz będą do przyjęcia przez stronę pracowniczą, o czym niejednokrotnie informowaliśmy Dyrektora Instytutu Oceanologii.

Na zakończenie wspomnieć należy, że odmowa ze strony Dyrektora Instytutu Oceanologii podjęcia dialogu z legalnie działającym związkiem zawodowym w kierowanej przez niego instytucji jest naruszeniem ustawy o związkach zawodowych, zwłaszcza art. 1 ust. 3 oraz art. 35 ust.1.

Z poważaniem

Ogólnopolski Związek Zawodowy
Oficerów i Marynarzy
PRZEWODNICZĄCY

Henryk Piątkowski