



Sygn. akt II PK 309/11

**WYROK  
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Dnia 22 maja 2012 r.

Sąd Najwyższy w składzie :

SSN Jerzy Kuźniar (przewodniczący)

SSN Zbigniew Korzeniowski (sprawozdawca)

SSN Jolanta Strusińska-Żukowska

Protokolant Małgorzata Beczek

w sprawie z powództwa M.M.

przeciwko Polskim Liniom Lotniczym LOT Spółce Akcyjnej w Warszawie

o przywrócenie do pracy,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 22 maja 2012 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego w W.

z dnia 28 czerwca 2011 r.,

**oddala skargę kasacyjną i zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda 120 zł (sto dwadzieścia) tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.**

## UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w Warszawie wyrokiem z 28 czerwca 2011 r. zmienił oddalający powództwo wyrok Sądu Rejonowego z 10 maja 2010 r. i przywrócił powoda M. M. do pracy w Polskich Liniach Lotniczych LOT S.A. Oświadczeniem z 24 września 2008 r. pozwany rozwiązał z nim umowę o pracę na podstawie art. 52 § 1 pkt 1 k.p. Jako przyczynę podano doprowadzenie 5 września 2008 r. do poważnego incydentu lotniczego poprzez zaniechanie działań obowiązujących dowódcę samolotu oraz nieprzestrzeganie przepisów lotniczych i spowodowanie zagrożenia dla samolotu i osób na pokładzie, w szczególności: 1) złamanie zasad i procedur zarządzania zużyciem paliwa podczas lotu; 2) kontynuowanie podejścia do lądowania na lotnisku EPWA w Warszawie poza marker zewnętrzny (lub pozycję ekwiwalentną) przy widzialności mniejszej niż minimum; 3) zaniechanie zgłoszenia sytuacji awaryjnej w czasie lotu po stwierdzeniu braku „ostatecznej rezerwy paliwa”; 4) niezastosowanie się do obowiązku niezwłocznego zabezpieczenia przed skasowaniem zapisu rejestratora rozmów w przypadku zaistnienia poważanego incydentu lotniczego; 5) działania niezgodne z podstawowymi zasadami polityki jakości i bezpieczeństwa PLL LOT S.A. Powód wniósł o przywrócenie do pracy. Sąd Rejonowy ustalił, że powód pracował u pozwanego od 1994 r., ostatnio jako pierwszy pilot. Powód 4 września 2008 r. rozpoczął pracę o 21<sup>30</sup>. Wykonał lot do Bukaresztu. Tam miał krótki odpoczynek w hotelu. Przed lotem powrotnym powód zarządził zatankowanie o 400 kg więcej paliwa, niż wartość określona przez program informatyczny określający parametry lotu. O 4<sup>00</sup> powód jako pierwszy pilot z drugim pilotem K. C. rozpoczęli lot powrotny do Warszawy pilotując samolot pasażerski Embraer-170. Dla większości pasażerów Warszawa była portem tranzytowym. Nad lotniskiem była mgła uniemożliwiająca lądowanie i samolot pozostawał w tzw. holdingu. Czas przebywania w holdingu nad Warszawą był dłuższy niż maksymalny czas holdingu przewidziany w planie lotu, który przewidywał konieczność odlecenia na lotnisko zapasowe przy określonej ilości paliwa. W trakcie oczekiwania na lądowanie w Warszawie powód rozważał z drugim pilotem zmianę lotniska zapasowego, na które pierwotnie wybrane zostało lotnisko w Poznaniu. Decyzję o podejściu do

lądowania w Warszawie powód podjął przy ilości paliwa ok. 1400-1500 kg. Przy wysokości 200 stóp z uwagi na brak kontaktu wzrokowego z płytą lotniska powód odstąpił od lądowania i podjął decyzję o odleceniu na lotnisko zapasowe w Poznaniu. W czasie lotu z Warszawy do Poznania została przekroczona ostateczna rezerwa paliwa (ok. 300 kg w jednym zbiorniku). W kabinie zaświeciła się czerwona lampka wskaźnika paliwa. Pomimo obowiązku wynikającego z instrukcji operacyjnej nie została wdrożona procedura „emergency”, czyli zgłoszenia sytuacji awaryjnej wieży kontrolnej. Załoga samolotu nawiązała kontakt z kontrolerami lotniska w Poznaniu, których poinformowała o małej ilości paliwa oraz konieczności niezwłocznego lądowania, bez wykonywania zbędnych manewrów. Samolot pilotowany przez powoda wylądował w Poznaniu przy pierwszym podejściu do lądowania. Po wylądowaniu w samolocie pozostało ok. 200 kg paliwa. Zgodnie z planem lotu, po wylądowaniu na lotnisku zapasowym, powinno go być trzykrotnie więcej. W samolocie nie został zabezpieczony przed skasowaniem zapis rejestratora rozmów. Sąd Rejonowy rozwiązanie umowy o pracę w trybie art. 52 § 1 pkt 1 k.p. uznał za zasadne. Postępowanie dowodowe wykazało, że powód w czasie lotu dopuścił się ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków pracowniczych. Powód bezsprzecznie podjął decyzję o długim oczekiwaniu w holdingu nad Warszawą a następnie, pomimo małej ilości paliwa decyzję o podejściu do lądowania, co w konsekwencji doprowadziło do wylądowania w Poznaniu z ilością paliwa kilkakrotnie mniejszą niż minimalna. Nie może go usprawiedliwiać to, iż jego błąd wynikał z pomyłki w obliczeniach jakie wykonywał, gdyż uwzględniał wartości zużycia paliwa z innego samolotu, którym wcześniej latał. Osoba wykonująca obowiązki pierwszego pilota samolotu, nawet w sytuacji stresowej, nie może popełniać tak oczywistego błędu. Pilot z przyrządów samolotu na bieżąco ma wiedzę o stanie paliwa i jego zużyciu. Ciężkim naruszeniem podstawowych obowiązków pracowniczych było także niezgłoszenie sytuacji awaryjnej służbom obsługi lotniska w Poznaniu, po stwierdzeniu osiągnięcia ostatecznej rezerwy paliwa. Powód winien dokonać tej czynności natychmiast – „automatycznie” po zaświeceniu się na czerwono sygnalizatorów stanu paliwa. Nie usprawiedliwia powoda okoliczność, że pomimo niewdrożenia tej procedury, samolot bez żadnych komplikacji wylądował w Poznaniu. Zgłoszenie sytuacji

awaryjnej jest procedurą dotyczącą zapewnienia bezpieczeństwa życia pasażerów i członków załogi, dlatego musi zostać wdrożona zawsze, kiedy istnieją ku temu przesłanki niezależnie od tego czy w konkretnym przypadku ułatwi, czy też nie bezpieczne lądowanie samolotu. To dowódca statku jest zobowiązany do zgłoszenia sytuacji awaryjnej. Powód nie wykonał także swojego obowiązku zabezpieczenia zapisów rejestratora rozmów. Zaniechanie to samo w sobie nie upoważniało do rozwiązania umowy o pracę bez zachowania okresu wypowiedzenia, jednakże w kontekście pozostałych uchybień powoda rozwiązanie umowy było zgodne z prawem.

Sąd Okręgowy uzupełnił postępowanie dowodowe i ustalił, że powód przez 9 lat latał na samolocie Embraer 145. W 2008 r. zaczął latać na samolocie Embraer 170. Oba typy samolotów różniły się znacząco w zakresie zużycia paliwa. Drugi samolot zużywał średnio około 250-350 kg paliwa na godzinę więcej. Dla lotu z Bukaresztu do Warszawy załogi techniczne pozwanego planowały wymagane ilości paliwa (150 kg na kołowanie do startu, 2546 kg na przelot do lotniska docelowego, 150 kg rezerwy na odcinki, 1154 kg jako paliwo zapasowe na przelot do lotniska zapasowego, 582 kg jako ostateczna rezerwa paliwa pozwalająca na 30 minut oczekiwania na lotnisku zapasowym). Ostateczna rezerwa paliwa ustalana jest po 300 kg na każdy zbiornik, a w tym przypadku 582 kg stanowiła ilość jak powinna pozostać w zbiornikach paliwa po wylądowaniu. Jeżeli następuje przekroczenie ostatecznej rezerwy paliwa, tzn. ilość paliwa spada w jednym ze zbiorników poniżej 300 kg, to w kabinie pilota pojawia się sygnał dźwiękowy i zapala się kontrolka. Powód przed odlotem do Warszawy, oprócz paliwa wyliczonego przez służby pozwanego, zdecydował o zatankowaniu dodatkowo 430-440 kg paliwa (tzw. paliwo extra). Lot przebiegał bez zakłóceń aż do kołowania nad Warszawą z uwagi na złe warunki pogodowe. Była mgła i uniemożliwiała bezpieczne wylądowanie. Powód cały czas pozostawał w kontakcie ze służbami pozwanego; centrum operacyjnym, kontrolerem ruchu, uzyskiwał informacje radiowe dotyczące warunków pogodowych na lotnisku i możliwości podejścia do lądowania. W podobnej sytuacji było jeszcze 6-8 samolotów. Powód podjął decyzje o oczekiwaniu w holdingu na poprawę warunków pogodowych kierując się zasadami logiki wskazującymi na możliwość bardzo szybkiej poprawy pogody (opadnięcie mgły)

oraz interesem pasażerów, którzy w większości mieli w Warszawie przesiadki na dalsze loty, tym samym wylądowanie na innym lotnisku rodziłoby dla nich ogromne komplikacje i koszty dla pozwanego. Powód cały czas kontaktował się ze służbami pozwanej oceniając warunki pogodowe do lądowania. Pierwszym źródłem informacji była korespondencja radiowa, drugim system ATIS lotniska Warszawa-Okęcie oraz transmisja cyfrowa ACARS realizowana pomiędzy samolotem a naziemnymi służbami zabezpieczenia lotów. Powód mógł lądować w warunkach minimum kategorii pierwszej, która wymagała wysokości decyzyjnej 60 metrów, tj. 200 stóp i widzialności ogólnej ponad 800 metrów lub widzialności wzdłuż pasa 550 metrów. Widzialność na początku pasa wahała się, warunki pogodowe były na pograniczu kategorii drugiej – 250 do 400 metrów widzialności. O godzinie 5<sup>16</sup> powód otrzymał informację z centrum operacyjnego pozwanej o warunkach na końcu pasa i tą informację przekazał do kontrolera ruchu. Kontrola ruchu przekazała załodze informację: „trochę pomiary są nieadekwatne ... ale już ogólnie idzie w górę, no bo jest 400 coraz częściej. Poczekajmy jeszcze chwilę. No ile możecie poczekać?”. W efekcie tej informacji powód podjął decyzję o wydłużeniu holdingu o 15 minut. O godzinie 5<sup>30</sup> pojawiła się informacja od innej załogi, że udało im się wylądować, przy widzialności wzdłuż pasa około 400 metrów, czyli dokładne minimum przy kategorii drugiej. Powód podjął decyzję, że spróbuje wylądować. Uzyskał zgodę kontrolera ruchu na lądowanie mając zarezerwowaną procedurę awaryjnego odejścia i lądowania na lotnisku zapasowym Poznań-Ławica. O godzinie 5<sup>40</sup> powód poinformował kontrolera ruchu, że wykonuje podejście do lądowania według innej czyli w domyśle kategorii wyższej – co należało rozumieć jako kategorię pierwszą, mimo że warunki atmosferyczne były do lądowania minimum kategorii drugiej. O godzinie 5<sup>40,52</sup> kontroler ruchu wyraził zgodę powodowi na podjęcie próby lądowania. Na wydłużony o 15 minut holding, próbę lądowania i odejście do Poznania zostało zużyte około 400-450 kg paliwa. Jeszcze przed podjęciem decyzji o podejściu do lądowania w Warszawie powód prosił kontrolera ruchu o możliwość przelotu bezpośrednio po prostej do Poznania, w wypadku nieudanej próby podejścia do lądowania, na co uzyskał zgodę. Próba lądowania w Warszawie nie powiodła się i powód zgodnie ze zgłoszonym kontrolerom „żądaniem z wyprzedzeniem” (*direct* Poznań) po nieudanej próbie

lądowania wykonał manewr odlotu na lotnisko zapasowe Poznań-Ławica (zgodne z planem lotu) po prostej, tzn. z najkrótszą możliwą procedurą odlotu i po najprostszej linii lotu. Żądanie lotu po prostej wynikało z tego, iż załoga miała świadomość zmniejszenia się ilości paliwa. Załoga zdawała sobie sprawę, iż nieudane lądowanie w Warszawie spowoduje, iż przelot na lotnisko zapasowe do Poznania zakończy się wylądowaniem z naruszoną ostateczną rezerwą paliwa. Powód w czasie holdingu nad Warszawą błędnie przyjął jaka ilość paliwa będzie potrzebna na odlot na lotnisko zapasowe, przyjmując parametry zużycia paliwa z poprzedniego samolotu Embraer 145. Ilość paliwa jaką powinien dysponować przy podejściu do lądowania powinna wynosić około 1700-1600 kg, a samolot pilotowany przez powoda dysponował w tym momencie około 1450 kg paliwa. W połowie lotu z Warszawy do Poznania, który trwał 25 minut, w kabinie zapaliły się lampki kontrolne małej ilości paliwa, najpierw żółta potem czerwona. Oznaczało to, iż w obu zbiornikach paliwa jest mniej niż 600 kg paliwa. Powód zlecił drugiemu pilotowi ręczne przeliczenie ilości paliwa. Dokonano wyrównania poziomu paliwa w obu zbiornikach i zmniejszono nieco prędkość, aby lot był bardziej ekonomiczny, chociaż głównym celem powoda, który wiedział, że po wylądowaniu w Poznaniu pozostanie im około 300 kg paliwa, było jak najszybciej dolecieć do Poznania. Powód leciał na niższej wysokości niż zakładana, co dawało większe zużycie paliwa, ale dawało większą możliwość manewru w przypadku konieczności lądowania na innym lotnisku po trasie. Były dwa lotniska wojskowe na tej trasie - Powidz oraz Poznań-Krzesiny. Zgodnie z przepisami, instrukcją operacyjną obowiązującą u pozwanego po zapaleniu się sygnału mała ilość paliwa (poniżej 600 kg) - pilot w tym momencie powinien zgłosić kontrolerom ruchu procedurę „emergency” oznaczającą, że poziom paliwa, przy którym nie powinny wystąpić dodatkowe opóźnienia w locie, powinien się zakończyć jak najszybciej z zapewnieniem bezpieczeństwa pasażerom. Powód nie wykonał tego powiadomienia w momencie zaświecenia się sygnalizatora świetlnego. Pierwszą jawną informację na ten temat powód wysłał o godzinie 6<sup>13</sup> do kontrolera Poznań-Zbliżanie. O godzinie 6<sup>12</sup> poprosił kontrolera Poznań-Zbliżanie, w którego dyspozycji samolot już się znajdował, o przelot po prostej, bez zwłoki do Poznania. Powód miał już wówczas informacje z kontroli ruchu Poznań-Zbliżanie, iż na

lotnisku nie ma żadnego ruchu, ostatni samolot lądował 20 minut wcześniej i nie ma żadnych przeszkód do lądowania. Powód zastosował podejście do lądowania po prostej z pominięciem procedury kręgu nadlotniskowego, podobnie podchodził do lądowania po prostej na lotnisku Warszawa-Okęcie, podejście takie jest praktykowane w sytuacjach awaryjnych. W Poznaniu samolot był sam, nie stwarzał ryzyka dla innych samolotów z zastosowaniem tej procedury. Samolot wylądował w Poznaniu o godzinie 6<sup>27</sup> z ilością paliwa około 200-250 kg. Po wylądowaniu piloci wykonali wszystkie czynności związane z zakończeniem lotu. Powód telefonicznie poinformował kierownika zmiany centrum naziemnego i kierownika działu o zakończonym locie z małą ilością paliwa. Przełożony polecił powodowi zaciemnić ekrany monitora, aby nie była na nich widoczna ilość paliwa, co powód uczynił. Piloci powrócili do Warszawy i udali się do szefa komórki badającej tego typu zdarzenia. Zapytał on powoda czy na pokładzie samolotu zostały wyłączone i zabezpieczone rejestratory rozmów, powód odpowiedział, że nie. Szef komórki nie skontaktował się jednak z lotniskiem w Poznaniu w celu zlecenia zabezpieczenia rejestratora rozmów na pokładzie samolotu. Aby skutecznie zabezpieczyć rejestrator rozmów nie wystarczy odłączenie prądu w samolocie, albowiem rejestrator po ponownym uruchomieniu i włączeniu prądu nagrywa treść rozmów w dalszym ciągu. Tak było w tym przypadku, rejestrator zaczął dalsze nagrywanie po stawieniu się na pokład samolotu nowej załogi, która miała wykonać lot z Poznania do Warszawy. Rejestrator rozmów ma ograniczenie czasowe i zapisowi podlegają tylko ostatnie 2 godziny rozmów. W rejestratorze zostały zapisane ostatnie rozmowy czyli załogi wykonującej lot powrotny do Warszawy. Pozwany zakwalifikował zdarzenie z 5 września 2008 r. jako poważny incydent lotniczy, który wymagał zgłoszenia do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Pozwany nie zabezpieczył jednakże wszystkich niezbędnych dowodów na potrzeby badania Komisji, a mianowicie dokonał zatankowania samolotu na lot powrotny do Warszawy, mimo braku jednoznacznego ustalenia ilości paliwa pozostałego w zbiornikach samolotu po zakończeniu lotu LO[...]. Nie wydał polecenia zabezpieczenia rejestratora rozmów z pokładu samolotu, mimo iż miał taką możliwość po uzyskaniu informacji od powoda o niezabezpieczeniu tych rozmów. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych do wyrokowania (28 czerwca

2011 r.) nie zakończyła swojego badania dotyczącego poważanego incydentu lotniczego z 5 września 2008 r., nie sporządziła stosownego protokołu. Protokoły tej Komisji nie zawierają ustalenia winnych zdarzenia, jedynie opis okoliczności zdarzenia, przyczyn jego wystąpienia i wskazują konieczne środki jakie należy przedsięwziąć w celu zapobieżenia ponownemu wystąpieniu podobnych zdarzeń. Protokoły Komisji są wykorzystywane przez przewoźników w celach szkoleniowych. Sąd Okręgowy w uzasadnieniu orzeczenia przywracającego powoda do pracy wskazał, że przyczyny podane w oświadczeniu o rozwiązaniu umowy o pracę okazały się niewystarczające do rozwiązania umowy o pracę w trybie art. 52 § 1 pkt 1 k.p. Sąd Rejonowy słusznie zakwestionował 2, 4 i 5 przyczynę rozwiązania umowy o pracę z powodem, tj. kontynuowanie podejścia do lądowania na lotnisku w Warszawie poza marker zewnętrzny (lub pozycję ekwiwalentną) przy widzialności mniejszej niż minimum; niezastosowanie do obowiązku niezwłocznego zabezpieczenia przed skasowaniem zapisu rejestratora rozmów w przypadku zaistnienia poważanego incydentu lotniczego; działania niezgodne z podstawowymi zasadami polityki jakości i bezpieczeństwa PLL LOT S.A. Kontynuowanie podejścia do lądowania na lotnisku w Warszawie poza marker zewnętrzny przy widzialności mniejszej niż minimum nie zostało potwierdzone, udowodnione w materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie. Bezspornym bowiem jest, iż powód nie kontynuował lądowania w Warszawie po stwierdzeniu braku widoczności pasa zgodnej z kategorią wymaganą dla tego lotu, tylko zdecydował o odlocie na lotnisko zapasowe. Niezastosowanie się do obowiązku niezwłocznego zabezpieczenia przed skasowaniem zapisu rejestratora rozmów w przypadku zaistnienia poważanego incydentu lotniczego miało miejsce i rzeczywiście stanowiło naruszenie podstawowego obowiązku pracowniczego, jednakże nie stanowiło to ciężkiego naruszenia obowiązku w świetle całokształtu okoliczności faktycznych zdarzenia, a tylko takie naruszenie obowiązków, zgodnie z wolą ustawodawcy, uzasadnia rozwiązanie umowy bez wypowiedzenia z winy pracownika. Ostatnia z przyczyn rozwiązania umowy o pracę, tj. działania niezgodne z podstawowymi zasadami polityki jakości i bezpieczeństwa PLL LOT S.A. jest zbyt ogólna, nie spełnia wymogu konkretności, tak aby mogła zostać poddana kontroli sądowej, co do zasadności jej zastosowania. Odnośnie do złamania zasad i procedur zarządzania



zużyciem paliwa podczas lotu i zaniechania zgłoszenia sytuacji awaryjnej w czasie lotu po stwierdzeniu braku „ostatecznej rezerwy paliwa” zasadnie Sąd pierwszej instancji uznał, iż przyczyny te były rzeczywiste i uzasadniały rozwiązanie umowy o pracę. Niezależnie od tego, w którym momencie została przekroczona ostateczna rezerwa paliwa i jaka dokładnie ilość paliwa pozostała po wylądowaniu w Poznaniu, to w czasie lotu doszło do naruszenia zasad zużycia paliwa, albowiem została naruszona ostateczna rezerwa paliwa, która dla tego lotu wynosiła 582 kg paliwa. Powód w czasie lotu naruszył swój podstawowy obowiązek dowódcy statku poprzez brak zawiadomienia kontrolera ruchu w Poznaniu o sytuacji awaryjnej związanej z małą ilością paliwa, tzn. zgłoszenia procedury „emergency”. Tych ustaleń prawidłowo dokonał Sąd pierwszej instancji, jednakże powód zasadnie zarzucił, iż Sąd ten wskazał jedynie, iż powód popełnił oczywisty błąd, nie wskazał jednak, z którą postacią ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków pracowniczych utożsamia „oczywisty błąd” powoda. Nie odniósł się do rodzaju winy ani też nie wskazał na jej stopień. Słusznie powód zarzucił, iż dla przyjęcia, że doszło do ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków pracowniczych konieczne jest ustalenie zarówno bezprawności działania lub zachowania pracownika rozumiane jako zachowanie naruszające jego obowiązki objęte treścią stosunku pracy, jak i stosunku psychicznego sprawcy do skutków swojego postępowania, określonych wolą i możliwością przewidywania (świadomością). Sama bezprawność zachowania pracownika nie wystarcza do przydania naruszeniu obowiązków charakteru ciężkiego. Do spełnienia tego warunku niezbędny jest znaczny stopień winy pracownika – wina umyślna lub rażące niedbalstwo. Sąd Okręgowy uznał, iż powodowi nie można przypisać winy umyślnej ani rażącego niedbalstwa. W ocenie tej istotne są wszystkie okoliczności faktyczne, które wpłynęły na zaistnienie poważanego incydentu lotniczego. Lot odbywał się prawie bez odpoczynku po poprzednim locie. Sytuacja skomplikowała się z uwagi na złe warunki pogodowe, gęstą mgłę uniemożliwiającą lądowanie. Powód podjął prawidłową z punktu widzenia interesów pasażerów tranzytowych i pracodawcy decyzję o pozostawaniu w holdingu nad Warszawą. Miał świadomość negatywnych dla pasażerów i pracodawcy konsekwencji lądowania na lotnisku zapasowym. Powód jako doświadczony kapitan znał doskonale warunki pogodowe, wiedział, że

o tej porze mgła pojawia się nagle, szybko gęstnieje ale i szybko się rozrzedza i opada. Powód miał świadomość, że zatankował dodatkowe paliwo (około 400 kg), które pozwala mu na wydłużony holding. Na decyzję powoda o wydłużonym holdingu wpływały również sugestie służb kontroli ruchu lotniczego w Warszawie. W tym samym czasie w powietrzu było jeszcze kilka innych samolotów, które oczekiwały na poprawę pogody. Kontrolerzy ruchu cały czas podawali załogom samolotów oczekujących na lądowanie aktualne warunki pogodowe, zapewniali pilotów o poprawie widoczności na pasie startowym, zezwolili na lądowanie innego samolotu przy widoczności minimum kategorii II 400 m, choć widoczność była na pograniczu dopuszczalnej normy. Kontrolerzy sugerowali powodowi, iż w przeciągu kilku minut warunki na tyle się poprawią, że będzie mógł lądować, dopytywali się ile jeszcze może poczekać, cały czas zapewniali o poprawie pogody. Niestety te obietnice poprawy widoczności zawiodły powoda, który ostatecznie będąc w ogromnym stresie, po półtoragodzinnym oczekiwaniu na lądowanie, podjął decyzję o próbie podejścia do lądowania, mimo braku warunków pogodowych dla kategorii I. W ocenie Sądu decyzja powoda o próbie lądowania przy tak trudnych warunkach atmosferycznych była błędna, z uwagi na zmniejszającą się ilość paliwa. W tym krytycznym momencie zawiodła powoda pamięć, wiedza, logiczne myślenie, doświadczenie, popełnił błąd w obliczeniach ilości paliwa niezbędnego do wykonania manewru podejścia do lądowania i ewentualnego odlotu na lotnisko zapasowe. Powód przeliczał paliwo dla poprzedniego typu samolotu, na którym długo latał, uznając, iż ma wystarczającą ilość paliwa na wykonanie lądowania i odlot do Poznania. Popołniony błąd zastosowania innego przelicznika zużycia paliwa był błędem ludzkim, a nie wynikał ze złej woli czy też lekceważenia obowiązków służbowych. Nie można w tym przypadku w żadnym razie mówić o ignorowaniu obowiązków służbowych przez powoda czy o niezachowaniu miernika staranności minimalnej. Powód wykazał największy z możliwych w danych okolicznościach miernik staranności albowiem po stwierdzeniu, iż mgła uniemożliwia mu lądowanie, nie ryzykował zdrowiem i życiem pasażerów, próbując lądować w Warszawie, na co miał zezwolenie kontrolera ruchu lotniczego, ale zdając już sobie sprawę, z faktu, iż wyląduje w Poznaniu z małą ilością paliwa, co może przysporzyć mu kłopotów, odstąpił od lądowania w Warszawie, prosząc o

umożliwienie lotu po prostej do Poznania. Powód działał wówczas w ogromnym stresie, a zachowywał się w sposób opanowany, podejmował właściwe decyzje co do dalszego lotu, wydawał zdecydowane polecenia drugiemu pilotowi, zniżył lot tak, aby w razie konieczności móc wylądować na jednym z lotnisk wojskowych, które mijał po drodze do Poznania. Zdaniem Sądu drugi pilot całkowicie nie radził sobie ze stresem i nie stanowił pomocy dla powoda, w tej fazie lotu, był jego biernym uczestnikiem wykonywał tylko automatycznie polecenia powoda. Tym samym powód był zdany jedynie na siebie, miał jeden cel – sprowadzić na ziemię bezpiecznie samolot. Powód właściwie oceniając możliwość nieudanego lądowania w Warszawie zgłosił kontrolerowi ruchu w Warszawie tzw. żądanie z wyprzedzeniem, czyli poprosił o zezwolenie na lot bezpośrednio po prostej do Poznania, w przypadku nieudanego lądowania w Warszawie. Gdyby lekceważył, ignorował swoje podstawowe obowiązki i skutki swojego działania, co jest konieczne dla stwierdzenia winy w postaci rażącego niedbalstwa, nie informowałby kontroli ruchu w Warszawie o konieczności odlotu do Poznania po prostej, że leci z małą ilością paliwa i prosi także o lądowanie w Poznaniu z linii prostej bez kołowania po okręgu. Inne rozumowanie zdaniem Sądu stoi w sprzeczności z zasadami logicznego myślenia i doświadczeniem życiowym. Bezsprzeczne jest, iż naruszył w sposób ciężki swój podstawowy obowiązek pracowniczy jakim był obowiązek zgłoszenia sytuacji awaryjnej „emergency”, w momencie naruszenia ostatecznej rezerwy paliwa w samolocie i zapalenia się czerwonej lampki kontrolnej. Jednakże i w tym przypadku należy oceniać całość okoliczności towarzyszących lotowi. Powód od momentu próby lądowania w Warszawie informował służby kontroli ruchu lotniczego o locie z małą ilością paliwa, dlatego zgłosił „żądanie z wyprzedzeniem” w Warszawie, aby zapewnić sobie lot po prostej do Poznania. W czasie lotu z Warszawy do Poznania, zanim zapaliła się sygnalizacja spadku ilości paliwa, był już w kontakcie z kontrolerami ruchu w Poznaniu i wiedział o warunkach jakie panują na lotnisku w Poznaniu. Warunki te umożliwiały mu bezpieczny dolot do Poznania i lądowanie bezpośrednio z lotu. Na lotnisku nie odbywał się wówczas ruch lotniczy, nie startowały ani nie lądowały inne samoloty. Dodatkowo w czasie zbliżania się do Poznania informował kontrolera ruchu o locie z małą ilością paliwa i także poprosił o lot po prostej i lądowanie bez obowiązkowej procedury przylotowej

i kręgu nadlotniskowego, co jest charakterystyczne dla lądowania w sytuacji awaryjnej. Służby ruchu lotniczego wiedziały więc o sytuacji awaryjnej samolotu i konieczności zapewnienia pierwszeństwa lotu i lądowania bez zwłoki. Wobec powyższego nie sposób przypisać powodowi, iż ignorował swoje obowiązki, całkowicie je lekceważył, jego nastawienie psychiczne było tak negatywne, że nie zachował najniższego miernika staranności. W tym zakresie Sąd pierwszej instancji nie dokonał żadnych ustaleń i rozważań a mianowicie czemu służyła procedura „emergency”, czy faktycznie działania powoda doprowadziły do tożsamej sytuacji i czy niezachowanie tej procedury stanowiło rażące niedbalstwo powoda. Powód zachował się odpowiedzialnie i dochował należytej staranności także po zakończeniu lotu. Powiadomił telefonicznie przełożonych i odpowiednie służby o zaistniałym zdarzeniu. Bezzwłocznie przedstawił osobie odpowiedzialnej za badanie incydentów lotniczych przebieg lotu i jego okoliczności. W konkluzji Sąd Okręgowy stwierdził, iż działaniom powoda, niewątpliwie bezprawnym, nie można przypisać winy, nawet w postaci rażącego niedbalstwa. Działał w warunkach zmęczenia, stresu, świadomości błędu jaki popełnił przeliczając paliwo, nieuprawnionych sugestii służb pozwanej sugerujących mu poprawę warunków pogodowych, co doprowadziło do zbyt długiego holdingu i nieudanej próby lądowania. Mimo to dochował należytej staranności, podjął wszelkie niezbędne kroki, aby zakończyć bezpiecznie lot i do tego celu samodzielnie doprowadził. Nie można więc przyjąć, iż uzasadnione było rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia z winy pracownika. Roszczenie o przywrócenie do pracy zasługiwało na uwzględnienie.

W skardze kasacyjnej pozwany zarzucił naruszenie prawa procesowego i materialnego.

W zakresie pierwszego: a) art. 235 § 1 zdanie pierwsze k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c. poprzez naruszenie zasady bezpośredniości, polegające na wydaniu orzeczenia w oparciu o opinię biegłego, w której biegły – samodzielnie, bez udziału ani kontroli Sądu orzekającego oraz stron postępowania – dokonał ustaleń faktycznych, poprzez odsłuchanie nagrań z rozmów załogi lotniczej i na ich podstawie sporządził opinię; b) art. 236 k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c. oraz art. 278 k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c., poprzez oddalenie przez Sąd drugiej

instancji wniosków o przeprowadzenie dowodu z innego biegłego sądowego z zakresu lotnictwa oraz przeprowadzenie dowodu z eksperymentu w postaci odsłuchania nagrań z rejestratora rozmów, z udziałem tłumacza przysięgłego języka angielskiego, które to dowody, a w szczególności dowód z nagrań rejestratora rozmów miały istotny wpływ na ostateczne wnioski biegłego wyrażone w opinii, a w konsekwencji na ocenę Sądu, czy doszło do zawinionego naruszenia podstawowych obowiązków przez powoda, a w konsekwencji czy dopuszczalne było rozwiązanie umowy o pracę w trybie art. 52 § 1 pkt 1 k.p.; c) art. 308 § 2 k.p.c. w związku z art. 292 k.p.c. i w związku z art. 391 § 1 k.p.c. poprzez przeprowadzenie przez Sąd drugiej instancji – niezgodnie z zasadami wynikającymi z tego przepisu – dowodu z nagrań załogi lotniczej wyłącznie za pośrednictwem biegłego sądowego, a nie poprzez zastosowanie zasad analogicznych do zasad obowiązujących w przeprowadzaniu dowodu z oględzin, to jest poprzez ich odsłuchanie; d) art. 328 § 2 w związku z art. 391 § 1 k.p.c. poprzez niewyjaśnienie w uzasadnieniu przyczyn dla których Sąd drugiej instancji oddalił wniosek dowodowy o przeprowadzenie dowodu z przesłuchania rozmów załogi lotniczej, co w konsekwencji uniemożliwia przeprowadzenie kontroli kasacyjnej w tym zakresie.

W zakresie drugiego art. 52 § 1 pkt 1 k.p. przez błędną wykładnię, a w konsekwencji niewłaściwe zastosowanie, polegające na przyjęciu, że powodowi – w związku z niezgłoszeniem sytuacji „emergency”, zgodnie z wynikającym z Instrukcji Operacyjnej obowiązkiem powoda jej zgłoszenia w sytuacji, w której doszło do zapalenia się sygnalizacji informującej o naruszeniu ostatecznej rezerwy paliwa – nie można przypisać winy w postaci co najmniej rażącego niedbalstwa i że może to być usprawiedliwione ludzkim błędem powoda, którego w danej chwili zawiodła pamięć, wiedza, logiczne myślenie i doświadczenie zawodowe, mimo iż przepisy lotnicze, zarówno powszechnie obowiązujące jak i określone w Instrukcji Operacyjnej przez pozwaną wymagają od pilota w takiej sytuacji bezwzględnego zgłoszenia – w ściśle sprecyzowany sposób – sytuacji awaryjnej, a powód miał od momentu zapalenia się tej sygnalizacji do momentu wylądowania dość czasu, żeby stosownego zgłoszenia dokonać.

Powód wniósł o oddalenie skargi i zasądzenie kosztów postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna podlega rozpoznania tylko w granicach zarzutów jej podstaw (art. 398<sup>13</sup> § 1 k.p.c.), co wymaga podkreślenia, gdyż w relacji do pierwotnie podanej znacznie została zredukowana w niej przyczyna, która miałaby uzasadniać rozwiązanie umowy w szczególnym trybie bez wypowiedzenia (art. 52 § 1 pkt 1 k.p.). Ma to istotne znaczenie w ocenie zarzutów procesowych skargi, jako że granicę ustaleń stanu faktycznego stanowi postępowanie przed sądem powszechnym (art. 398<sup>13</sup> § 2 k.p.c. i art. 398<sup>3</sup> § 3 k.p.c.), natomiast naruszenie przepisów postępowania ma znaczenie, jeżeli uchybienie im mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy (art. 398<sup>3</sup> § 1 pkt 2 k.p.c.). To ostatnie oznacza, że zarzuty procesowe, które kwestionują prawidłowość postępowania dowodowego nie mają znaczenia, jeżeli w efekcie odnoszą się do innej sytuacji, niż ta którą pracodawca łączy z rozwiązaniem umowy o pracę w trybie art. 52 § 1 pkt 1 k.p. Taka relacja zachodzi w skardze kasacyjnej, jako że zarzut materialny skargi odnosi się do etapu przelotu z Warszawy do Poznania, czyli na lotnisko zapasowe. Wówczas zapaliły się lampki kontrolne wskazujące na naruszenie ostatecznej rezerwy paliwa i to nie było sporne. Skarżący nie zarzuca w skardze, że powód jest winny naruszenia obowiązków, gdyż za długo oczekiwał na lądowanie w Warszawie (ponad godzinę) i że stracił przez to paliwo. Nie zarzuca też, iż podjął próbę lądowania w Warszawie po uzyskaniu zgody na lądowanie. Nie zarzuca także, że powód wylądował na lotnisku zapasowym w Poznaniu z mniejszą niż wymagana ilością paliwa. Zarzuca natomiast niezgłoszenie sytuacji awaryjnej wynikającej z przekroczenia wymaganej ilości paliwa według procedury „emergency” zgodnie z instrukcją operacyjną obowiązującą powoda i niezasadne stwierdzenie braku jego winy, co najmniej rażącego niedbalstwa, uzasadniającej rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia. Zarzut skargi koncentruje się na winie powoda, jednak aby ocenić winę, to wpieryw należy ustalić bezprawie, czyli jakie obowiązki zostały naruszone. Zarzut skargi ani jej uzasadnienie w ogóle nie podają przepisów instrukcji operacyjnej, które miałyby zostać naruszone przez powoda. Sąd Najwyższy nie jest zobowiązany do jej poszukiwania czy odnajdywania. Do skargi kasacyjnej nie dołączono tej procedury, nie podano miejsca jej publikacji.

Poprzestanie w zarzucie na art. 52 § 1 pkt 1 k.p. nie było wystarczające, gdyż zarzut dotyczył szczególnej procedury awaryjnej i wobec szczególnego trybu rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia wymagane było wskazanie konkretnych regulacji (przepisów) instrukcji operacyjnej oraz dokonanie ich analizy, nie tylko aby ocenić tę procedurę jako źródło obowiązku, ale również aby określić obowiązek, który został naruszony przez powoda. Dopiero w następnym etapie ocenia się winę pracownika, czyli po stwierdzeniu naruszenia obowiązku. W tym zakresie Sąd Okręgowy tylko ogólnie stwierdził bezprawne zachowanie powoda, gdyż nie wskazał przepisów instrukcji operacyjnej, które miałyby zostać naruszone. Analizował winę zamiast w pierwszej kolejności naruszenie obowiązków. Ten mankament nie zwalniał skarżącego od wskazania i wykazania przepisów prawa lotniczego czy instrukcji operacyjnej, które powód miałby naruszyć. To, że samolot miał mniejszą ilość paliwa służby skarżącego wiedziały już w czasie oczekiwania na lądowanie w Warszawie. Według ustaleń właśnie dlatego, że miał mniejszą ilość paliwa, to powód zaraz po nieudanej próbie lądowania w Warszawie uzyskał zgodę na odejście na lotnisko zapasowe w Poznaniu, po prostej i w takiej procedurze jak awaryjna, czyli z bezpośrednim lądowaniem na lotnisku zapasowym.

Powyższa ocena zarzutu materialnego skargi powoduje, że zarzuty procesowe tracą na znaczeniu, jako że o oddaleniu skargi zdecydowało to, że skarżący nie wskazał i nie wykazał naruszenia przez powoda konkretnego przepisu prawa lotniczego lub instrukcji operacyjnej. Chodzi przy tym o etap lotu na odcinku z Warszawy na lotnisko zapasowe w Poznaniu. Natomiast zarzuty procesowe nie wyjaśniają dostatecznie, które ustalenia stanu faktycznego były nieuprawnione lub wadliwe. Wydaje się, że dotyczą wcześniejszego etapu lotu, czyli nad Warszawą, bo skupiają się na zarzucie braku odsłuchania bezpośrednio przez Sąd nagrań rozmów załogi samolotu ze służbami ruchu lotniczego w Warszawie. Innymi słowy procedura sytuacji awaryjnej (emergency) miała być zgłoszona na odcinku lotu na lotnisko zapasowe w Poznaniu, a nie w czasie oczekiwania na lądowanie w Warszawie. Skarżący wszak nie zarzuca już, że powód za długo i niezasadnie oczekiwał na lądowanie w Warszawie, że podjął tam próbę lądowania oraz że niepotrzebnie stracił tam paliwo i w efekcie wylądował z naruszeniem minimalnej rezerwy paliwa. Zwalnia to od analizy zarzutów procesowych skargi. Niemniej ich

zasadność byłaby wątpliwa, dlatego że skarżący nie był stroną, która nie miała dostępu do dowodów, które analizował biegły. Chodziło wszak o lądowanie na lotnisku skarżącego a nie o lądowanie na lotnisku obcym (za granicą). Skarżący był posiadaczem dowodów analizowanych przez biegłego, trudno więc przyjąć, że dalej należało weryfikować dowody (rozmowy i ich zapisy) i ustalać ich treść, skoro skarżący jest specjalistycznym przedsiębiorstwem; dlatego nie był potrzebny jeszcze tłumacz języka angielskiego do tłumaczenia słów wypowiedzianych przez załogę samolotu i służby ruchu lotniczego. Ocena ta może wykraczać poza potrzebę argumentacji, jako że tak jak wskazano zarzuty procesowe nie mają wpływu na wynik sprawy.

Z tych motywów orzeczono jak w sentencji, stosownie do art. 398<sup>14</sup> k.p.c. oraz art. 98 § 2 w związku z art. 398<sup>21</sup> k.p.c.

/tp/