

Sygn. akt XP 754/12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 stycznia 2014 r.

Sąd Rejonowy dla Wrocławia – Śródmieścia Wydział X Pracy i Ubezpieczeń Społecznych
w składzie:

Przewodniczący: SSR Agnieszka Chlipała-Kozioł

Ławnicy: Anna Pawłowska, Urszula Kulesza

Protokolant: Aleksandra Barańska

po rozpoznaniu w dniu 17 stycznia 2014 r. we Wrocławiu

sprawy z powództwa: **J. S.**

przeciwko **P. L. S.A. we W.**

o dopuszczenie do pracy i zasądzenie wynagrodzenia za pozostawanie w gotowości do pracy, ewentualnie o przywrócenie do pracy i zasądzenie wynagrodzenia za czas pozostawania bez pracy

I. zasądza od strony pozwanej P. L. S.A. we W. na rzecz powoda J. S. kwotę 14.200,47 zł (czternaście tysięcy dwieście złotych i 47/100) brutto tytułem odszkodowania za niezgodne z prawem rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia;

II. oddala powództwo w zakresie żądania dopuszczenia do pracy i zasądzenia wynagrodzenia za pozostawanie w gotowości do pracy, a także powództwo ewentualne o przywrócenie do pracy i wynagrodzenie za czas pozostawania bez pracy;

III. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 60 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego;

IV. nakazuje stronie pozwanej uiścić na rzecz Skarbu Państwa – kasy Sadu Rejonowego dla Wrocławia – Śródmieścia kwotę 2327 zł tytułem niewiszczonych kosztów sądowych;

V. wyrokowi w punkcie I nadaje rygor natychmiastowej wykonalności do kwoty 4.733,49 zł brutto.

UZASADNIENIE

Powód J. S., pozewem z dnia 20 lipca 2012 r. (data stempla pocztowego), sprecyzowanym pismem z dnia 16 sierpnia 2012 r., skierowanym przeciwko stronie pozwanej, P. L. S.A. we W., wniósł odwołanie od rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia i domagał się: dopuszczenia do pracy na stanowisku kierowcy operatora oraz zasądzenia kwoty 4.752,00 zł, tytułem wynagrodzenia za czas niewykonywania pracy z przyczyn dotyczących pracodawcy i pozostawania w gotowości do jej wykonywania za okres od 10 lipca 2012 r. do 16 lipca 2012 r. wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia doręczenia pisma z dnia 16 sierpnia 2012 r. do dnia zapłaty. Natomiast na wypadek nie uwzględnienia powyższych żądań powód wniósł o przywrócenie go do pracy na poprzednich warunkach pracy i płacy i zasądzenie kwoty 3.877,00 zł tytułem wynagrodzenia za czas pozostawania bez pracy za 1 miesiąc wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia doręczenia pisma z dnia 16 sierpnia 2012 r. do dnia zapłaty.

Ponadto, powód wniósł o zasądzenie od strony pozwanej kosztów zastępstwa prawnego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu odwołania, powód podniósł, iż brak było podstaw do oskarżenia go o kradzież paliwa, co może potwierdzić zapis z kamer monitoringu telewizyjnego. W nocy z 5 na 6 lipca 2012 r. w godzinach 1:00-3:00, kiedy to jakoby miało dojść do kradzieży paliwa, w ogóle nie znajdował się w pobliżu dystrybutorów paliw JET A-1 i AVGAS 100LL, które umiejscowione są na płycie lotniska, gdyż korzystając z przerwy w ruchu lotniczym znajdował się na parkingu wewnętrznym przy bramie technicznej starego terminalu lotniczego, poza płytą lotniska. Jego nieobecność na płycie lotniska wynikała również z tego, że w trakcie jego dyżuru nie było tankowań z dystrybutorów podziemnych. O tym, gdzie i kiedy znajdował się w godzinach nocnych, świadczy zapis z kamer monitoringu.

Ponadto powód wskazał, iż na terenie portu często zdarzały się pomyłki z zapisem pobranego paliwa, którego stan jest kontrolowany codziennie w godzinach porannych, około godz. 5:00-6:00. Tak też mogło się stać w jego sprawie, czego dowodem jest oświadczenie pilota oraz pismo z dnia 16 lipca 2012 r. prezesa zarządu R. A. E. Sp. z o.o. we W.. Z dokumentów tych oraz z listy operacji na dzień 5 lipca 2012 r. wynika, że samolot numer SP-DZI, będący częścią floty R. A. E., zatankował w dniu 5 lipca 2012 r., pomiędzy godziną 10:45 a 11:00, z dystrybutora podziemnego 180 litrów paliwa typu AYGAS, podczas gdy w systemie lotniska zanotowano błędnie, że doszło do zatankowania 108 litrów tego typu paliwa. Powód nadmienił, że brak paliwa typu AVGAS 100LL został zauważony dopiero dnia następnego, to jest 6 lipca 2012 r. podczas codziennej kontroli stanu paliwa w godzinach porannych. Co istotne, w trakcie tankowania samolotu numer SP-DZI, ani on ani R. J. nie byli na terenie lotniska, albowiem nie mieli w tym czasie dyżuru.

Podobna sytuacja jaka miała miejsce przy tankowaniu paliwa typu AVGAS 100LL przez samolot numer SP-DZI, mogła zaistnieć w przypadku paliwa typu JET A-1 (k. 2-5).

W odpowiedzi na pozew strona pozwana P. L. S.A. we W. wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych.

W uzasadnieniu swojego stanowiska strona pozwana zarzuciła, iż o fakcie kradzieży paliwa powzięła podejrzenia z sygnałów pochodzących od innych współpracowników powoda, przed którymi miał się przechwalać o korzyściach jakie czerpie z kradzieży paliwa. W dniu 6 lipca 2012 r. przeanalizowano zapisy monitoringu przemysłowego i ustalono, że krótko po godz. 2:00 w nocy 6 lipca 2012 r. powód wraz z współpracownikiem ze zmiany R. J., w trakcie swojego dyżuru, wykonywał czynności zlewania paliw lotniczych przy dystrybutorach. W tym czasie nie było żadnego tankowania statków powietrznych ani żadnych innych powodów do przebywania powoda w tym miejscu. Wielkość braków w paliwach lotniczych została stwierdzona na podstawie wskazań liczników dystrybutorów oraz zapisów w ewidencji paliw lotniczych, dokonanych wcześniej przez dwóch niezależnych od siebie pracowników. Pewność co do zaistnienia faktu kradzieży paliw lotniczych strona pozwana powzięła z przyznania się do tej kradzieży w trakcie rozmowy z powodem przeprowadzonej w obecności 4 świadków w dniu 9 lipca 2012 r. Powód w żadnym momencie rozmowy nie zakwestionował faktów, które zostały opisane w notatce służbowej, co do przebiegu wydarzeń w nocy z 5 na 6 lipca 2012 r. Co więcej, potwierdził również inne przypadki dokonywanej kradzieży paliwa lotniczego oraz fakt, że uzyskane w ten sposób paliwa lotnicze niejednokrotnie transportował poza teren portu lotniczego. Dobrowolne i nie budzące najmniejszych wątpliwości strony pozwanej przyznanie się powoda do dokonywanych przez niego wielokrotnych kradzieży miało miejsce w obecności 4 świadków, którzy potwierdzili powyższy fakt podpisaniem się przez każdego z nich pod notatką służbową, która została sporządzona po rozmowie z powodem (k. 47-52).

Na rozprawie w dniu 12.10.2012 r. pełnomocnik powoda domagał się zwrotu odpowiedzi na pozew wskazując, że została ona przesłana do sądu w 2 egzemplarzach, zamiast zostać doręczona pełnomocnikowi powoda przez pełnomocnika strony pozwanej.

Przewodniczący stwierdził, że odpowiedź na pozew błędnie została przesłana przez pełnomocnika strony pozwanej w 2 egzemplarzach do Sądu, a następnie została błędnie doręczona przez Sąd pełnomocnikowi powoda, zatem nadano jej już bieg. Ponadto stwierdził, że doszło do kumulacji przepisu nakazującego zwrot pisma nie doręczonego przez pełnomocnika profesjonalnego pełnomocnikowi profesjonalnemu drugiej strony, z regulacją obowiązującą

od dnia 03.05.2012 r. tj. przepisem art. 207 § 6 k.p.c. W ocenie Przewodniczącego uznanie wszelkich twierdzeń i dowodów strony pozwanej za spóźnione, jeszcze przed rozpoczęciem pierwszej rozprawy, stanowi zbyt daleko idącą konsekwencję omyłki strony pozwanej.

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

Powód J. S. został zatrudniony przez stronę pozwaną, P. L. S.A. we W., z dniem 1 lipca 1995 r. początkowo na czas określony, a od 1 października 1995 r. na czas nieokreślony w pełnym wymiarze czasu pracy na stanowisku operatora-kierowcy. Miejszem pracy powoda był P. L. we W..

Średnie miesięczne wynagrodzenie powoda liczone jak ekwiwalent za urlop wynosiło 4.733,49 zł.

Dowody: umowy o pracę (w aktach osobowych powoda),

zaświadczenie o zarobkach k. 74.

Zgodnie z § 26 ust. 3 Statutu strony pozwanej prezes zarządu dokonuje za pracodawcę jednoosobowo czynności w sprawach z zakresu prawa pracy w stosunku do pracowników strony pozwanej.

Dowód: statut strony pozwanej k. 62-68.

Bezpośrednim przełożonym powoda był kierownik działu obsługi samolotów D. W.. Do obowiązków pracowników działu, tym również powoda, należało przyjmowanie i obsługa samolotów pod względem paliwa i ustawianie samolotów oraz przyjęcie dostawy paliwa. Strona pozwana dystrybuuje dwa rodzaje paliwa, tj. JET A-1 oraz AVGAS 100LL. Paliwo JET A-1 z dystrybutora naziemnego bądź z mobilnej cysterny, natomiast AVGAS 100LL jest rozprowadzane tylko z dystrybutora podziemnego, dlatego w celu jego zatankowania samolot musi do tego zbiornika podejść i tylko tam możliwe jest jego zatankowanie.

Obsługa i przygotowanie paliwa do tankowania samolotów polega na odwodnieniu paliwa przez ręczną pompkę i przetankowaniu paliwa z użyciem pompy. Paliwo znajduje się w zbiornikach podziemnych, pompa, liczniki znajdują się nad ziemią. Ilość paliwa wskazuje listwa pomiarowa. Listwa nie jest dokładna, co do litra, ponieważ paliwo zmienia swoją objętość w zależności od temperatury. Do obowiązków każdego pracownika działu, również powoda, należy po przewiezieniu paliwa, sprawdzenie jego jakości, rodzaju i zlanie do odpowiedniego zbiornika. Przy sprawdzaniu jakości filtrów i przetankowywaniu paliwa w obiegu zamkniętym – robi to każdy pracownik - są 2 liczniki dotyczące tego samego działania. Pierwszy licznik można porównać do zegara i ma on dwie wskazówki, a drugi pokazuje kilometry - jak w samochodzie. Pierwszy licznik znajdujący się wyżej pokazuje ilość paliwa przetankowywanego w danej chwili i po zakończeniu tankowania ulega zerowaniu. Drugi licznik pokazuje wszystkie operacje, które odbyły się od samego początku, nigdy się go nie zeruje, chyba że się zepsuje. Pracownik, który przychodzi do pracy na rano ma już przygotowaną w połowie przez pracownika z nocy teoretyczną część operacji, tzn. zapisy w zeszycie. U strony pozwanej nie ma procedury polegającej, na tym że jest sporządzany protokół przy każdej zmianie pracowników. Przekazanie polega na tym, że osoba schodząca ze zmiany wypełnia zeszyt, sprawdza liczniki i przekazuje go następnej osobie przychodzącej do pracy, która następnie przy pierwszym podejściu do zbiorników, kiedy zaczyna obsługę sprawdza, czy zapisy w zeszycie się zgadzają.

Poza tankowaniem z dystrybutora czynność ta może być wykonywana również z mobilnej cysterny, którą mogą kierować tylko osoby przeszkolone i z uprawnieniami, natomiast w strefie zastrzeżonej, tam gdzie jest paliwo i odbywa się ruch lotniczy, mogą przebywać tylko osoby z przepustkami. Pracownicy są sprawdzani w momencie przyścia do pracy i od tego momentu muszą nosić przepustki, jednak pomiędzy strefami nie ma żadnych bramek i pracownicy mogą poruszać się swobodnie. Na płycie postojowej samolotów mogą poruszać się między innymi pracownicy działu obsługi samolotów, ale tylko w momencie obsługi samolotów.

Jeżeli nie ma konieczności przebywania na płycie lotniska to pracownicy działu kontroli ruchu mogą przebywać w jednym z trzech pomieszczeń: nowym terminalu, gdzie jest specjalne pomieszczenie; w bazie, gdzie mają swoje szatnie i pokój z kuchnią lub na płycie postojowej, gdzie jest budka, niedaleko zbiorników – około 100 metrów.

Tankowanie dużych samolotów odbywa się z cysterny i wówczas kierowca operator podjeżdża pod samolot samochodem cysterną, natomiast tankowanie mniejszych samolotów odbywa się zazwyczaj przy dystrybutorach. Ilość paliwa, które należy zatankować do samolotu piloci podają obsłudze lotniska ustnie bądź pokazując na palcach swoich dłoni, z kabiny samolotu. Zgodnie z procedurą przy tankowaniu samolotu powinni być dwaj uprawnieni pracownicy i czynności jakie wykonują, poza kierowaniem cysterny z paliwem, są zamienne i obaj mogą je wykonywać. Czynności te to tankowanie samolotów, wypełnianie dokumentów, pytanie się o ilość paliwa, które ma zostać zatankowane. Zdarza się tak, że inna osoba wlewa paliwo, a inna wypełnia dokumenty.

Paliwo AVGAS 100LL tankowane jest tylko i wyłącznie pistoletem w systemie otwartym. Przy tankowaniu muszą uczestniczyć dwie osoby i odbywa się ono tylko i wyłącznie przy dystrybutorze, gdyż nie ma samochodu, którym można byłoby wozić to paliwo.

Na okoliczność dokonania tankowania wystawiany jest dokument dostawy (Wz), który jest sporządzany w czterech egzemplarzach. Wystawiany dokument podpisany jest przez pracownika wydającego paliwo oraz przez pilota. Jedną kopię tego dokumentu otrzymuje pilot.

Przy wypełnianiu dokumentów zdarzają się pomyłki polegające między innymi na błędnym wpisaniu numeru dokumentu dostawy (Wz), ilości litrów ale każda pomyłka na bieżąco jest wyjaśniania zazwyczaj w przeciągu jednej zmiany.

W przypadku dostawy paliwa, po przyjeździe cysterny paliwo musi się odstać, następnie sprawdza się wszelkie dokumenty i oplombowanie cysterny, co łącznie zajmuje minimum 30 minut. Następnie dokonuje się fizycznego, manualnego sprawdzenia paliwa, czyli sprawdza się, czy zawiera ono niepożądane substancje, takie jak woda, cząstki stałe. Po zweryfikowaniu każdej z komór zbiornika pobierane są próby w celu dokonania pomiarów, tj. sprawdzenia m.in. temperatury, gęstości. Paliwo, które ma zostać zbadane, pobiera się do wiadra, a następnie - po dokonaniu pomiarów - zlewa się do zbiornika w ziemi. Czynności związane z pomiarem paliwa przeprowadza się koło stacji paliw w budce technicznej gdzie znajdują się wszystkie niezbędne urządzenia potrzebne do mierzenia. Jeżeli wszystko się zgadza to w zależności od potrzeb i rodzaju paliwa jest ono przelewane albo do zbiornika stałego w ziemi, albo do cystern. W połowie przyjmowania dostawy powinno pobrać się próbę paliwa w celu jego zabezpieczenia i przechowywania w sejfie, na wypadek ewentualnej możliwości zweryfikowania paliwa w sytuacji, gdyby doszło do jakiegoś wypadku. Próby, które zostają zabezpieczone w sejfie, pobiera się do słoików szklanych 1- litrowego i 5- litrowego. Dostaw paliwa dokonuje się również w nocy, w szczególności latem, kiedy jest duży ruch na lotnisku.

Dowody: zeznania świadka D. W. k. v. 98-100,

zeznania świadka J. P. k. v. 100-101,

zeznania świadka K. R. k. v. 132-133,

zeznanie świadka P. K. k. v. 133,

zeznania świadka R. J. k. 164 (płyta CD),

zeznania świadka A. W. k. 210 (płyta CD),

zeznania świadka B. S. k. 210 (płyta CD).

przesłuchanie powoda J. S. k. 210 (płyta CD).

W dziale obsługi samolotów pracownicy pracują parami, tj. koordynator ruchu naziemnego oraz kierowca – operator.

W dniu 5 lipca 2012 r. w godzinach 10:45 – 10:55 miało miejsce tankowanie samolotu o znakach rozpoznawczych SP-DZI paliwem AVGAS 100LL, którego pilotem był K. G.. Czynności tankowania wykonywali P. K. i jeden z koordynatorów. P. K. w dokumencie dostawy nr 10689 odnotował ilość zatankowanego paliwa – 108 litrów. Paliwo wlewał koordynator. Stan licznika przed tankowaniem odnotowany w zeszycie ewidencji paliw lotniczych wynosił 74683, natomiast po tankowaniu wpisano 74791 - odnotowano zatankowanie 108 litrów paliwa. Pilot K. G. w pokładowym dzienniku technicznym tankowanego samolotu o znakach rozpoznawczych SP-DZI odnotował zatankowanie 180 litrów paliwa. Przed tankowaniem stan paliwa w samolocie wynosił 110 litrów, natomiast po tankowaniu 290 litrów. Po tankowaniu o godzinie 10:57 nastąpił start samolotu z lotniska we W..

Po tym tankowaniu, tankowane były jeszcze 4 samoloty i następne tankowanie tego dnia miało miejsce o godzinie 13:00. Wówczas w dokumencie dostawy nr 10690 odnotowana została ilość zatankowanego paliwa – 91 litrów. Stan licznika przed tankowaniem odnotowany w zeszycie ewidencji paliw lotniczych wynosił 74791, natomiast po tankowaniu 74882. Stan licznika spisany w zeszycie ewidencji paliw w związku z następnymi tankowaniami paliwa AVGAS 100LL tego dnia wynosił 74882 – 75066 (184 litry - dokument dostawy nr 10691), 75066 – 75279 (213 litrów - dokument dostawy nr 10692).

Na zmianie nocnej z 5/6 lipca 2012 r. w godzinach od 17:00 do 5:00 z działu obsługi samolotów na terenie portu lotniczego, byli tylko R. J. jako koordynator oraz powód jako kierowca i byli jedynymi osobami, które posiadały klucze do dystrybutorów. R. J. był ubrany w żółte ubranie, natomiast powód miał na sobie ubranie koloru granatowego z odbłaskową kamizelką w kolorze żółtym. W trakcie tej zmiany nie odbyło się tankowanie paliwa AVGAS, miało natomiast miejsce przyjęcie dwóch dostaw paliw i tankowanie paliwa JET A-1. Pierwsza dostawa miała miejsce około godziny 18:00. Następnie, z uwagi na burzę, która trwała do około północy, obrót paliwa decyzją dyżurnego portu został zawieszony. Dopiero po północy podjęto czynności związane z realizacją drugiej dostawy z G., R. J. dokonał zlania odstojów ze zbiornika, pomiaru gęstości paliwa oraz pobrał próby z JET A-1. Dostawa ta nie została jednak zrealizowana do końca z uwagi na brak wszystkich wymaganych dokumentów. Powód udał się wówczas na odpoczynek. Około godziny 2:00 R. J. pojechał do magazynu po próby wcześniej pobrane podczas dostaw i zlał je do zbiorników JET A-1. Dopiero około godziny 7:00 rano po przekazaniu faksem wymaganego atestu dostawa została dokończona i paliwo zostało zlane do zbiornika. W tym czasie na płycie lotniska cały czas znajdował się samochód z dostawą, która z uwagi na brak dokumentów została zawieszona, natomiast kierowca pojazdu spał w kabinie samochodu.

W dniu 6 lipca 2012 r. około 5:00 rano, obsługą i przygotowaniem samolotów do lotu zajmował się między innymi K. R.. W pierwszej kolejności dokonał on tankowania 49 litrów, a następnie 100 litrów paliwa. W przypadku paliwa AVGAS 100LL w zeszycie ewidencji paliwa miał wpisane przez R. J., że licznik wskazuje 75279, natomiast w rzeczywistości licznik wskazywał 75351. Wynikało z tego, iż brakują 72 litry paliwa. K. R. w celu wyjaśnienia sytuacji dokonał sprawdzenia dokumentów Wz z poprzedniego dnia, jednak nie znalazł nic co pozwoliłoby wyjaśnić brak 72 litrów paliwa, w związku z czym o fakcie tym poinformował swojego przełożonego D. W., który dokonał sprawdzenia ewidencji oraz przeglądu monitoringu wewnętrznego. Na monitoringu zobaczył, iż około godziny 2:09 – 2:12 pod zbiorniki z paliwem, między dystrybutor a cysterne, podjechał samochód Panda „follow me” z obsługi lotniska, z którego wysiadła osoba w żółtym stroju, która otworzyła klapę zbiornika z paliwem AVGAS. W trakcie tych czynności do osoby tej podeszła jeszcze inna osoba, ubrana również w żółty kombinezon, po czym po około 3 minutach samochód odjechał. Następnie około godziny 2:15 osoba w żółtym stroju podeszła do zbiornika JET A-1, do bocznej krawędzi i po chwili odeszła. Tej nocy, w tym czasie, nie odbywały się żadne tankowania.

Dowody: zeznania świadka D. W. k. v. 98-100,

zeznania świadka J. P. k. v. 100-101,

zeznania świadka K. R. k. v. 132-133,

zeznanie świadka P. K. k. v. 133,
zeznania świadka R. J. k. 164 (płyta CD),
zeznania świadka K. G. k. 164 (płyta CD),
przesłuchanie powoda J. S. k. 210 (płyta CD),
przesłuchanie w char. strony pozwanej k. 215 (płyta CD),
przesłuchanie w char. strony pozwanej k. 215 (płyta CD),
lista operacji na dzień 05.07.2012 r. k. 13,
dokument dostawy nr 10689 z 05.07.2012 r. k. 69,
dokument dostawy nr 10690 z 05.07.2012 r. k. 70,
ewidencja paliw lotniczych k. 71,
harmonogram czasu pracy k. 72.
pokładowy dziennik techniczny k. 160,
dokumentacja fotograficzna k. 156-159,
wydruk zdjęcia k. 15.

Pilot K. G. albo poleca zatankować samolot do pełna, albo podaje liczbę litrów zaokrągloną do pełnych dziesiątek – nie 108, a np. 100 lub 110 litrów. Zdarza mu się nie sprawdzać dokładnie dokumentów Wz przed ich podpisaniem, podpisywać je automatycznie.

K. G. potrzebował w nocy z 5/6 lipca 2012 r. zatankować 180 litrów, żeby mieć niemal pełne zbiorniki na kurs do W.. Na lotnisku W. – B. długość pasa jest skrócona i chciał mieć lżejszy samolot. Po zatankowaniu ilość paliwa była zgodna z jego oczekiwaniami. Pilot podał żądaną ilość paliwa osobie z obsługi lotniska, która stała bliżej i wlewała paliwo, osoba, która stała dalej, wypełniała zaś dokumenty.

Dowód: zeznania świadka K. G. k. 164 (płyta CD),

W nocy 5/6 lipca 2012 r. około godziny 3:00 R. K. dokonywał obsługi jednego z samolotów należących do jego pracodawcy, który miał międzylądowanie na lotnisku we W. i wjeżdżając na teren lotniska zgłosił (...) chęć zatankowania samolotu. Przejeżdżając przez płytę lotniska nr 1 spotkał się z R. J., którego poinformował, że będzie tankował paliwo. Po czym powód przyjechał cysterną od strony lotniska i dokonał tankowania samolotu paliwem JET A-1. R. K. przemieszczał się po płycie lotniska samochodem podobnym do samochodów jakie były na wyposażeniu działu obsługi samolotów.

Dowody: zeznania świadka R. K. k. v. 133-134,

zeznania świadka R. J. k. 164 (płyta CD),
przesłuchanie powoda J. S. k. 210 (płyta CD).

W dniu 9 lipca 2012 r. doszło do spotkania, w którym uczestniczyli D. K., J. W., D. W., J. P., R. J. i powód, którego celem było uzyskanie wyjaśnień pracowników – powoda i R. J. - na temat zdarzeń z nocy 5/6 lipca 2012 r. W trakcie

spotkania powód zaprzeczył, jakoby w tym czasie przebywał w ogóle w pobliżu dystrybutorów z paliwem i miał brać udział w rzekomej kradzieży paliwa, co miało zostać zarejestrowane na zapisie monitoringu.

Ze spotkania została sporządzona notatka, która została podpisana przez cztery z sześciu uczestniczących w spotkaniu osób, tj. D. K. (1), J. W., D. W. oraz J. P.. Notatka nie została podpisana przez R. J. ani powoda i nie była im przedstawiona.

W trakcie spotkania doszło do wręczenia powodowi pisma dnia 9 lipca 2012 r. stanowiącego oświadczenie woli strony pozwanej o rozwiązaniu z powodem umowę o pracę bez wypowiedzenia.

Wskazaną przyczyną rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia było ciężkie naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych polegające na kradzieży mienia strony pozwanej. Wskazano, że według wskazań systemu monitoringu telewizyjnego w nocy 6 lipca 2012 r. powód ukradł, działając wspólnie z drugim kierowcą dyżurnym, 72 litry paliwa typu AVGAS oraz 30 litrów paliwa typu JET A-1.

Dowody: zeznania świadka R. J. k. 164 (płyta CD),

przesłuchanie powoda J. S. k. 210 (płyta CD),

częściowo przesłuchanie w char. strony pozwanej k. 215 (płyta CD),

częściowo przesłuchanie w char. strony pozwanej k. 215 (płyta CD)

rozwiązanie umowy o pracę k. 6 (koperta).

Po rozwiązaniu stosunku pracy, powód wraz z R. J., w celu wyjaśnienia sytuacji, przejrzeni udostępnioną im dokumentację i na jej podstawie ustalili, iż w dniu 5 lipca 2012 r. poza jednym tankowaniem samolotu niemieckiego zatankowano paliwem AVGAS 100LL tylko samoloty jednego kontrahenta, tj. R. A. E. sp. z o.o. we W.. Skontaktowali się z kontrahentem, dotarli do pilota K. G. i wspólnie odkryli, iż przy tankowaniu samolotu SP-DZI doszło do pomyłki pisarskiej, albowiem w dokumentacji lotniska odnotowano zatankowanie 108 litrów, zaś w dokumentacji samolotu – zatankowanie 180 litrów paliwa.

Pismem z dnia 16 lipca 2012 r., które zostało przekazane powodowi oraz R. J. R. A. E. sp. z o.o. we W. potwierdziło, iż po przeprowadzeniu wewnętrznych czynności kontrolnych stwierdzono, że ilość paliwa podana na karcie nr 10689 – 108 litrów jest zaniżona. Biorąc pod uwagę przebytą przez samolot trasę jak i ilość paliwa przed i po tankowaniu ilość zatankowanego paliwa nie może być mniejsza niż 180 litrów.

Dowody: zeznania świadka R. J. k. 164 (płyta CD),

zeznania świadka J. M. k. 210 (płyta CD),

przesłuchanie powoda J. S. k. 210 (płyta CD),

pismo R. A. E.sp. z o.o. we W. z 16.07.2012 r. k. 10.

W oparciu o powyższe ustalenia faktyczne, Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo było słuszne co do zasady, jednakże nie co do dochodzonego roszczenia.

W pierwszej kolejności wskazać należy, że Sąd Rejonowy zezwolił na złożenie przez pozwaną odpowiedzi na pozew i nadał jej bieg oraz dopuścił wnioskowane przez stronę pozwaną dowody, pomimo błędnego wysłania odpowiedzi na pozew przez pełnomocnika strony pozwanej do Sądu w 2 egzemplarzach, bez dowodu doręczenia odpisu pełnomocnikowi powoda. W niniejszej sprawie doszło do kumulacji przepisu nakazującego zwrot pisma nie doręczonego przez pełnomocnika profesjonalnego pełnomocnikowi profesjonalnemu drugiej strony, z regulacją

obowiązującą od dnia 03.05.2012 r. tj. przepisem art. 207 § 6 k.p.c. W ocenie Sądu uznanie wszelkich twierdzeń i dowodów strony pozwanej za spóźnione, jeszcze przed rozpoczęciem pierwszej rozprawy, w sytuacji terminowego złożenia przez pozwaną odpowiedzi na pozew, stanowiłoby zbyt daleko idącą konsekwencję omyłki strony pozwanej. Podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 207 § 6 k.p.c., Sąd pomija spóźnione twierdzenia i dowody, chyba że strona uprawdopodobni, że nie zgłosiła ich w pozwie, odpowiedzi na pozew lub dalszym piśmie przygotowawczym bez swojej winy, lub że uwzględnienie spóźnionych twierdzeń dowodów nie spowoduje zwłoki w rozpoznaniu sprawy albo że występują inne wyjątkowe okoliczności. Dopuszczając twierdzenia i dowody, które w wypadku zwrotu odpowiedzi na pozew byłyby spóźnione, Sąd Rejonowy miał ponadto na uwadze, że nie doprowadziły one do zwłoki (czyli opóźnienia kwalifikowanego) w rozpoznaniu sprawy.

Ustosunkowując się do kwestii formalnej podnoszonej przez powoda, tj. iż oświadczenie woli z dnia 9 lipca 2012 r. zostało podpisane tylko przez prezesa zarządu podczas kiedy powinno być podpisane również przez wiceprezesa zarządu, a co za tym idzie nie doszło do skutecznego rozwiązania stosunku pracy, Sąd Rejonowy miał na uwadze, że w świetle art. 373 § 1 k.s.h., jeżeli zarząd jest wieloosobowy, sposób reprezentowania spółki określa jej statut. Jeżeli statut nie zawiera żadnych postanowień w tym przedmiocie, do składania oświadczeń w imieniu spółki wymagane jest współdziałanie dwóch członków zarządu albo jednego członka zarządu łącznie z prokurentem. Z odpisu KRS strony pozwanej wynika, iż zarząd spółki jest dwuosobowy, w jego skład wchodzi zaś: D. K. – prezes zarządu oraz J. W. – wiceprezes zarządu. Natomiast w świetle § 26 ust. 3 statutu strony pozwanej, prezes zarządu dokonuje za pracodawcę jednoosobowo czynności w sprawach z zakresu prawa pracy w stosunku do pracowników spółki. Zatem skoro zarząd jest wieloosobowy, a statut przewiduje sposób reprezentowania spółki w sprawach pracowniczych w ten sposób, iż do czynności tych upoważniony jest prezes zarządu, to należy uznać, iż oświadczenie woli zostało parafowane w sposób prawidłowy. Jednocześnie należy wskazać, iż nawet jeżeli pisemne oświadczenie woli o rozwiązaniu stosunku pracy uznać można byłoby za pozbawione doniosłości prawnej to jednak należy zwrócić uwagę, że do wręczenia powodowi owego pisma, a więc do rozwiązania stosunku pracy doszło po rozmowie i w obecności obu członków zarządu strony pozwanej.

Z uwagi na powyższe, roszczenie powoda o dopuszczenie do pracy (art. 22 § 1 k.p.) oraz zasądzenie kwoty 4.752,00 zł tytułem wynagrodzenia za czas niewykonywania pracy z przyczyn dotyczących pracodawcy i pozostawania w gotowości do jej wykonywania za okres od 10 lipca 2012 r. do 16 lipca 2012 r. wraz z ustawowymi odsetkami za zwłokę, należało uznać za bezzasadne. Oświadczenie woli strony pozwanej z dnia 9 lipca 2012 r. było skuteczne i wywołało określone skutki prawne w postaci rozwiązania stosunku pracy, a w takim przypadku pracownikowi w świetle art. 56 § 1 k.p. przysługuje jedynie roszczenie o przywrócenie do pracy lub odszkodowanie, nie zaś roszczenie o dopuszczenie do pracy.

Podstawę prawną ewentualnego roszczenia powoda o przywrócenie do pracy stanowił przepis art. 56 § 1 zd. pierwsze k.p., zgodnie z którym pracownikowi, z którym rozwiązano umowę o pracę bez wypowiedzenia z naruszeniem przepisów o rozwiązywaniu umów o pracę w tym trybie, przysługuje roszczenie o przywrócenie do pracy na poprzednich warunkach albo o odszkodowanie.

Rozstrzygając zasadność dochodzonego roszczenia, należało zatem ustalić, czy strona pozwana dokonując rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia na zasadzie art. 52 § 1 pkt 1 k.p. uczyniła to w sposób prawidłowy, a więc czy spełniało ono wymogi formalne (np. konsultacji związkowych, formy pisemnej, podania przyczyny wypowiedzenia), a podana przyczyna wypowiedzenia była rzeczywista i prawdziwa.

Zgodnie z treścią art. 30 § 4 k.p., w oświadczeniu pracodawcy o rozwiązaniu umowy o pracę bez wypowiedzenia, powinna być wskazana przyczyna uzasadniająca rozwiązanie umowy o pracę. Jak wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 10 maja 2000 r. (I PKN 641/99, OSNP 2001/20/618, Pr.Pracy 2001/1/33) naruszenie art. 30 § 4 k.p. ma miejsce wówczas, gdy pracodawca nie wskazuje w ogóle przyczyny wypowiedzenia, bądź gdy wskazana przez niego przyczyna jest niedostatecznie konkretna, a przez to niezrozumiała dla pracownika. Warunku podania pracownikowi przyczyn uzasadniających wypowiedzenie umowy o pracę nie może zastąpić ocena pracodawcy, iż przyczyna ta była znana pracownikowi. Podanie pracownikowi przyczyny wypowiedzenia ma umożliwić mu, dokonanie racjonalnej oceny,

czy ta przyczyna w rzeczywistości istnieje i czy w związku z tym zaskarżenie czynności prawnej pracodawcy może doprowadzić do uzyskania przez pracownika odpowiednich korzyści – odszkodowania lub przywrócenia do pracy (zob. wyrok SN z dnia 1 października 1997r., I PKN 315/97, OSNP 1998/14/427).

Natomiast w myśl z art. 52 § 1 pkt 1 k.p. pracodawca może rozwiązać umowę o pracę bez wypowiedzenia z winy pracownika w razie ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków pracowniczych. Cytowany przepis nie zawiera katalogu określającego, choćby przykładowo, na czym polega ciężkie naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych przez pracownika. Z jego treści oraz z wieloletniego doświadczenia orzeczniczego wynika jednak, że nie każde naruszenie przez pracownika obowiązków może stanowić podstawę rozwiązania z nim umowy w tym trybie – musi to być naruszenie podstawowego obowiązku, zaś powaga tego naruszenia rozumiana musi być jako znaczny stopień winy pracownika. Rozwiązanie umowy o pracę w trybie art. 52 k.p., jako nadzwyczajny sposób rozwiązania stosunku pracy, powinno być stosowane przez pracodawcę wyjątkowo i z ostrożnością. Musi być ono uzasadnione szczególnymi okolicznościami, które w zakresie winy pracownika polegają na jego złej woli lub rażącym niedbalstwie (por. wyrok SN z 2 czerwca 1997 r., I PKN 193/97, OSNAPiUS 1998/9/269).

Z powyższego wynika, że nie każde naruszenie przez pracownika obowiązków może stanowić podstawę rozwiązania umowy w tym trybie art. 52 § 1 ust. 1 k.p. Musi to być naruszenie podstawowych obowiązków, spowodowane przez pracownika świadomie, w sposób przez niego zawiniony oraz stwarzające zagrożenie dla interesów pracodawcy. Jak z tego widać, przy ocenie ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków pracowniczych należy brać pod uwagę zarówno stopień natężenia złej woli pracownika, jak i rozmiar szkody, jaką może pociągać za sobą naruszenie obowiązków pracowniczych. Natomiast ocena, czy dane naruszenie obowiązku jest ciężkie, zależy od okoliczności każdego indywidualnego przypadku.

Przechodząc do oceny merytorycznej przyczyn rozwiązania stosunku pracy należy wskazać, że - jak wynika z treści oświadczenia woli pracodawcy z dnia 9 lipca 2012 r. - przyczyną rozwiązania stosunku pracy z powodem było „ciężkie naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych, polegające na kradzieży mienia strony pozwanej”. Pracodawca wyjaśnił jednocześnie, że „według wskazań systemu monitoringu telewizyjnego w nocy 6 lipca 2012 r. powód ukradł, działając wspólnie z drugim kierowcą dyżurnym 72 litry paliwa typu AVGAS oraz 30 litrów paliwa typu JET A-1”.

Ciężar dowodu w zakresie wykazania prawdziwości wskazanej przyczyny spoczywał na stronie pozwanej.

Zgodnie z art. 100 § 2 pkt 4 k.p., pracownik jest obowiązany w szczególności dbać o dobro zakładu pracy, chronić jego mienie oraz zachować w tajemnicy informacje, których ujawnienie mogłoby narazić pracodawcę na szkodę.

Niewątpliwie przywłaszczenie lub kradzież mienia pracodawcy w postaci określonej ilości paliwa stanowi naruszenie podstawowych obowiązków pracowniczych, o których mowa powyżej. Zdaniem Sądu prawdziwości wskazanej w rozwiązaniu umowy z powodem bez wypowiedzenia przyczyny pracodawca jednak w niniejszej sprawie nie wykazał.

Za całkowicie nieudowodniony uznać należało zarzut kradzieży paliwa JET A-1 w ilości 30 litrów. Strona pozwana, pomimo spoczywającego na niej ciężaru dowodu, w żaden sposób nie wykazała, by miał miejsce faktyczny zabór paliwa JET A-1 w jakiegokolwiek ilości, a w szczególności – w ilości 30 litrów. Okoliczność taka nie wynika bowiem z żadnych dowodów z dokumentów zaferowanych przez stronę pozwaną. W dokumentacji obrotu paliwem przedstawionej w toku postępowania brak jakiegokolwiek dowodu potwierdzającego ten fakt. Okoliczność ta w żaden sposób nie wynika z zeznań świadków, czy też nagrania z monitoringu. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż w piśmie z dnia 15 września 2012 r. strona pozwana w żaden sposób nie odniosła się do sformułowanego przez siebie zarzutu dotyczącego paliwa JET A-1, całkowicie pomijając tą kwestię. W zasadzie jedynym dowodem zaferowanym w sprawie na potwierdzenie mającego rzekomo mieć miejsce przywłaszczenie paliwa JET A-1, miał być zapis monitoringu. Jednakże zaferowany przez stronę pozwaną dowód nie potwierdza nawet tego, by około godziny 2:00 powód J. S. rzeczywiście znajdował się koło dystrybutorów AVGAS 100LL i JET A-1. Na podstawie niewyraźnego obrazu monitoringu nie można rozpoznać tożsamości żadnej z widocznych osób. D. W. rozpoznał na nagraniu R. J., R. J. potwierdził zaś, że przebywał przy zbiornikach. Żaden dowód osobowy, z dokumentu ani nagrania, nie potwierdza jednak obecności powoda przy zbiornikach paliwa. Opieranie twierdzenia jakoby wśród osób zarejestrowanych na monitoringu miałby być powód,

a tym bardziej – by z nagrania wynikało, że powód dokonał zaboru akurat 30 litrów paliwa typu JET A-1 tylko na tej podstawie, iż tego dnia powód pracował na zmianie nocnej, a R. J. wykonywał przy zbiornikach czynności (będące nota bene przedmiotem oceny w innym, wszczętym przez R. J. postępowaniu), jest wnioskiem zdecydowanie zbyt daleko idącym i nieuprawnionym. Należy zwrócić uwagę, iż powód stanowczo przeczył twierdzeniom strony pozwanej jakoby w tym czasie przebywał w pobliżu dystrybutorów i jak wynika z jego zeznań, w godzinach od około 00:30 – 3:00 przebywał w kabinie samochodu w innej części lotniska oddalonej o paręset metrów od dystrybutorów. Również świadek R. J. nie potwierdził, by powód był w tym czasie przy dystrybutorach. Ponadto – co trafnie zarzucał powód w toku postępowania - obraz z przedstawionego monitoringu nie dokładnym odzwierciedleniem rzeczywistego przebiegu zdarzeń, zawiera bowiem liczne wielosekundowe przerwy. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż na terenie lotniska znajduje się kilka kamer monitorujących nie tylko rejon dystrybutorów, ale również pozostałe części lotniska. Powód domagał się przedstawienia zapisów nagrań z innych kamer w celu wykazania jego twierdzeń, że w tym samym czasie przebywał w innej części lotniska, pozwana nagrań tych jednak nie udostępniła.

Odnosząc się do kwestii przywłaszczenia/kradzieży przez powoda drugiego rodzaju paliwa, tj. AVGAS 100LL w ilości 72 litrów, wskazać należy, że w ocenie Sądu Rejonowego, strona pozwana i w tym zakresie nie udźwignęła spoczywającego na niej ciężaru dowodu. Dowody przedstawione przez powoda podważyły stanowisko pozwanej, i nie sposób przyjąć, by pozwana udowodniła, by powód dopuścił się zaboru paliwa typu AVGAS w zarzucanej, lub jakiegokolwiek innej ilości.

Strona pozwana oparła zarzut przywłaszczenia tego paliwa dokumentach Wz oraz zapisie z monitoringu. Okolicznością bezsporną było to, iż powód wykonywał pracę na zmianie nocnej z 5/6 lipca 2012 r. w godzinach od 17:00 – 5:00. Ponadto faktem jest, iż w świetle prowadzonej dokumentacji przez stronę pozwaną ujawniony został brak 72 litrów paliwa typu AVGAS 100LL. Z zeszytu tankowania rzeczywiście wynika, iż stan paliwa na zakończenie zmiany powoda, który został wpisany - co należy wyraźnie podkreślić - nie przez powoda, lecz przez R. J., wynosił 75.279 litrów. Z zeznań świadka R. J. wynika, iż zapisu tego dokonał nie poprzez faktyczne sprawdzenie wskazań licznika głównego, lecz spisując tę wartość z zapisanych w zeszycie operacji tankowania. Następnie w trakcie przejścia zmiany przez nowy personel obsługi terminalu K. R., dokonał fizycznego sprawdzenia stanu licznika głównego ze wskazaniami odnotowanymi w zeszycie ewidencji paliwa. Wówczas stwierdził, iż rzeczywisty odczyt wskaźnika wynosił 75.351 litrów, podczas kiedy w zeszycie odnotowane było 75.279 litrów, co dawało różnicę 72 litry.

Natomiast kwestią sporną pozostawało to, czy ów brak paliwa, który został ujawniony w zeszycie ewidencji paliwa spowodowanym był przywłaszczeniem tego paliwa między innymi przez powoda, czy też - jak to podnosił powód - pomyłką w zapisach ilości zatankowanego paliwa.

Przede wszystkim odnosząc się do kwestii monitoringu, mającego świadczyć o tym, iż powód w dniu 6 lipca 2012 r. około godziny 2:00 miał przebywać w pobliżu dystrybutorów AVGAS 100LL oraz JET A-1, w ocenie Sądu, zapis ten w żadnej mierze nie pozwala na stwierdzenie, iż jedną z osób widocznych na zapisie miałby być powód, o czym była już mowa w przypadku omawiania przywłaszczenia paliwa JET A-1. Świadek W., omawiając zapis monitoringu, zeznał, że oprócz R. J. na nagraniu jest widoczna noga drugiej osoby i przez chwilę ta osoba w prześwicie, i wyjaśnił, że jest przekonany, że tą osobą musiał być powód, bo tylko on był na zmianie i miał dostęp do strefy jako pracownik, a nadto tylko pracownicy mają żółte ubrania. Na podstawie ledwie widocznego zarysu drugiej nagranej postaci z przedłożonego przez pozwaną zapisu z monitoringu nie jest jednak możliwe stwierdzenie, by w tym akurat czasie, tak jak to próbowała dowodzić strona pozwana, powód w ogóle był obecny przy dystrybutorze AVGAS 100LL i uczestniczył w spuszczeniu paliwa z dystrybutora. Ponadto powód – w przeciwieństwie do świadka J. – miał granatowe, a nie żółte ubranie robocze. Jednocześnie należy wskazać, iż zdaniem strony pozwanej miały zostać wówczas przywłaszczone 72 litry paliwa AVGAS 100LL, na zlanie takiej ilości paliwa niezbędne byłoby posiadanie kilku pojemników, do których można byłoby przelać paliwo. Tymczasem z zapisu przedstawionego monitoringu wynika, iż osoba (R. J., co wynika z zeznań tego świadka) nie posiadała przy sobie takiej ilości pojemników, by spuścić, aż 72 litry paliwa.

Ponadto przeprowadzone postępowanie dowodowe wykazało zdaniem Sądu, że ustalony przez stronę pozwaną na podstawie dokumentów brak 72 litrów paliwa, spowodowany był w rzeczywistości zwykłą pomyłką. Z ustaleń

poczynionych w toku postępowania wynika, iż w trakcie zmiany dziennej w dniu 5 lipca 2012 r. w godzinach 10:45 – 10:55, kiedy powoda nie było jeszcze w pracy, miało miejsce tankowanie samolotu o znakach rozpoznawczych SP-DZI paliwem AVGAS 100LL, którego pilotem był K. G.. Czynności te wykonywał P. K. wraz z drugą osobą z obsługi. P. K. w dokumencie dostawy nr 10689 odnotował ilość zatankowanego paliwa – 108 litrów, sam jednak paliwa nie wlewał – robił to drugi pracownik, stojący bliżej pilota. Stan licznika przed tankowaniem odnotowany w zeszycie ewidencji paliw lotniczych wynosił 74683, natomiast po tankowaniu wpisano 74791. W zeszycie tankowania odnotowano zatankowanie 108 litrów paliwa. Jednakże pilot K. G. w pokładowym dzienniku technicznym tankowanego samolotu o znakach rozpoznawczych SP-DZI odnotował zatankowanie 180 litrów paliwa. Przed tankowaniem stan paliwa w samolocie wynosił 110 litrów, natomiast po tankowaniu 290 litrów. Po czym po o godzinie 10:57 nastąpił start samolotu z lotniska we W..

Po tankowaniu samolotu SP-DZI doszło do zatankowania paliwa AVGAS 100LL w ilości 91 litrów, w związku z czym, w zeszycie ewidencji paliw odnotowano stan paliwa 74.791 natomiast po tankowaniu 74.882. Tego dnia miało miejsce jeszcze kilka tankowań, co zostało również odnotowywane w zeszycie ewidencji paliwa i stan licznika głównego na koniec zmiany odnotowany w zeszycie wynosił 75.279. W dniu 5 lipca 2012 r. powód rozpoczął pracę o godzinie 17:00 i tego dnia nie dokonywał tankowania tego paliwa.

Jednocześnie należy wskazać, iż w momencie przejścia zmiany nocnej przez powoda oraz R. J., nie miało miejsce faktyczne fizyczne sprawdzenie stanów licznika głównego (co mogło spowodować ewentualne wykrycie różnicy), a jedynie zliczenie stanu paliwa na podstawie zapisów dokonywanych w zeszycie przez pracowników poprzedniej zmiany.

Natomiast z wiarygodnych zeznań świadka K. G. wynika, iż w rzeczywistości w dniu 5 lipca 2012 r. poprosił on o zatankowanie konkretnej ilości paliwa, tj. 180 litrów AVGAS 100LL. Świadek K. G. wiarygodnie wyjaśnił, że albo tankuje samolot do pełna, albo podaje liczbę paliwa w zaokrągleniu do pełnych dziesiątek litrów. Nie zdarza mu się tankować np. 52 czy 54 litrów paliwa. Dodał, że chciał mieć lżejszy samolot z uwagi na skrócenie pasa na lotnisku W. – B., przez co nie tankował do pełna. Wprawdzie podpisał on dokument Wz w którym odnotowane zostało tankowanie 108 litrów, jednakże jak wynika z jego zeznań, przed odlotem sprawdził on stan wskazań licznika w samolocie i w przypadku gdyby w rzeczywistości zostało zatankowane paliwo w ilości 108 litrów to z pewnością zauważyłby ten fakt na wskaźniku poziomu paliwa. W dokumentacji samolotu K. G. odnotował zatankowanie 180 litrów paliwa.

W ocenie Sądu Rejonowego, zeznania części świadków, jak również powoda, iż podczas tankowania paliwa typu AVGAS doszło do pomyłki pisarskiej, należało w świetle materiału dowodowego uznać za wiarygodne. Należy zwrócić uwagę, iż chodzi o ilość 108 i 180 litrów, a doświadczenie życiowe uczy, iż tego rodzaju pomyłka jest faktycznie możliwa. Z zeznań świadków wynika, iż ilość paliwa, którą ma zostać zatankowany samolot piloci podają ustanie bądź „na migi” - na palcach swoich dłoni (w przypadku dużych samolotów). W sytuacji tankowania samolotu SP DZI (jest to mały samolot) konieczne było podjechanie do dystrybutora paliwa i z zeznań świadka K. G. wynika, iż poprosił on ustnie o zatankowanie konkretnej ilości paliwa (180 litrów). Z zeznań tego świadka wynika, iż w sytuacji gdy samolot nie jest tankowany do pełna, wówczas prosi on o zatankowanie paliwa w ilości zaokrąglonej do pełnych dziesiątek. Jak zeznał świadek G. – łatwo mogło dojść do pomyłki, osoba stojąca bliżej mogła bowiem usłyszeć podaną przez pilota ilość paliwa (180l) i ją zatankować, osoba stojąca dalej, mogła zaś usłyszeć błędnie i wpisać błędną liczbę do dokumentów.

Podkreślenia wymaga również wynikająca z wyżej opisanego materiału dowodowego okoliczność, że brakująca według dokumentów lotniskowych liczba litrów paliwa AVGAS (72) jest dokładnie taka sama, jak różnica między paliwem, którego zatankowanie odnotował K. G. (180) a paliwem, którego wytankowanie odnotowali pracownicy lotniska (108; $180-108 = 72$).

W świetle powyższego za nieudowodnione uznać zatem należało zarzuty strony pozwanej, jakoby powód miał uczestniczyć w przywłaszczeniu 72 litrów paliwa typu AVGAS. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż dystrybutor wyposażony jest w dwa rodzaje liczników, tj. jeden który wskazuje ilość tankowanego paliwa i każdorazowo podlega zerowaniu, natomiast drugi licznik główny sumaryczny pokazuje wszystkie operacje tankowania i nie podlega zerowaniu. Gdyby zatem powód po objęciu zmiany nocnej miał przywłaszczyć sobie paliwo z dystrybutora, to

z pewnością musiałby sobie zdawać sprawę z tego jako pracownik z długoletnim stażem znającym procedury tankowania, iż fakt ten zostanie bardzo szybko odkryty przez stronę pozwaną biorąc pod uwagę, iż drugi z liczników nie ulega zerowaniu. Okoliczność ta czyni zarzuty strony pozwanej jeszcze mniej prawdopodobnymi.

Wobec zdecydowanego zaprzeczenia przez powoda i R. J., by podczas rozmowy z D. K., J. W., D. W. i J. P. w dniu 9.07.2012 r. powód przyznał się do kradzieży paliwa w nowym z 5 na 6 lipca 2012 r., Sąd uznał okoliczność tę za nieudowodnioną, nie dając świadkom J. P., D. W. oraz reprezentującym stronę pozwaną D. K. i J. W. wiary w tym zakresie. Należy wskazać, że rezygnując z przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego z uwagi na domniemane przyznanie się pracownika do winy, a jednocześnie nie dokumentując w żaden sposób tego przyznania, każdy pracodawca ryzykuje, że w razie sporu nie będzie w stanie wykazać ani okoliczności dotyczących naruszenia obowiązków pracowniczych, ani ewentualnego przyznania się pracownika do winy. Strona pozwana w niniejszej sprawie nie wykazała ani okoliczności przywłaszczenia paliwa, ani przyznania się powoda w zakresie wskazanych w rozwiązaniu umowy zarzutów do winy. Notatka ze spotkania opisująca rzekome przyznanie się przez powoda do winy nie została podpisana przez powoda ani R. J., a jedynie przez osoby reprezentujące pracodawcę.

Biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonego postępowania dowodowe, powództwo należało uznać za zasadne z uwagi na nieudowodnienie przez stronę pozwaną przyczyn wskazanych w rozwiązaniu umowy o pracę.

Jednakże uwzględniając powództwo, Sąd Rejonowy w ramach przysługujących mu uprawnień w miejsce dochodzonego przez powoda roszczenia o przywrócenie do pracy w oparciu o dyspozycję art. 45 § 2 k.p. w zw. z art. 56 § 2 k.p. zasądził na rzecz powoda trzymiesięczne odszkodowanie z uwagi na niecelowość przywrócenia powoda do pracy.

W toku postępowania powód podnosił, iż pozostaje w konflikcie z kierownikiem działu obsługi D. W., co zastało również potwierdzone przez innych świadków, w tym przez R. J.. Przywracanie powoda do pracy w sytuacji istniejącego konfliktu byłoby zdaniem Sądu niecelowe, tym bardziej, że od zwolnienia powoda minął ponadto znaczny okres czasu, a strona pozwana w inny sposób zorganizowała pracę w dziale, w którym pracował powód.

Ponadto strona pozwana argumentowała, że utraciła zaufanie do powoda, ponieważ w trakcie rozmowy w dniu 9 lipca 2012 r. powód przyznał się do kilkukrotnego przywłaszczenia niewielkich ilości paliwa z odstojów, co miało mieć miejsce w bliżej nie określonym czasie – na okoliczność tę wskazywali świadkowie D. W., J. P. i reprezentujący pozwanego D. K. i J. W.. Wprawdzie z uwagi na konkretnie wskazane przyczyny rozwiązania stosunku pracy w trybie dyscyplinarnym, Sąd kwestii innych ewentualnych przywłaszczeń nie rozpatrywał, jako nie mających żadnego wpływu na prawidłowość rozwiązania umowy z powodem ani na zasadność wskazanej w piśmie przyczyny (dotyczącej dwóch konkretnych braków paliwa), jednakże podnoszona przez zarząd strony pozwanej oraz bezpośredniego przełożonego powoda kwestia utraty zaufania do powoda nie mogła pozostać całkowicie obojętna dla decyzji w przedmiocie przywrócenia powoda do pracy. Należy podkreślić, że osoby mające dostęp do samolotów należą do najbardziej zaufanych pracowników P. L., zaufanie osób reprezentujących stronę pozwaną i jej pracowników do powoda zostało zaś z uwagi na okoliczności niniejszej sprawy znacznie zachwiane. Najważniejszą przyczyną nieuwzględnienia roszczenia powoda o przywrócenie do pracy pozostaje jednak konflikt z bezpośrednim przełożonym D. W..

Sąd dokonał ustaleń stanu faktycznego w niniejszej sprawie w oparciu o zebrane dowody z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, które to dokumenty Sąd uznał za wiarygodne, ponieważ zostały sporządzone w przepisanej prawem formie a ich autentyczność ani treść nie zostały skutecznie zakwestionowane przez strony w toku postępowania oraz na podstawie zeznań świadków i stron.

Strona pozwana usiłowała podważyć autentyczność pokładowego dziennika technicznego samolotu SP-DZI z dnia 5 lipca 2013 r. podnosząc, iż dokument ten został stworzony na potrzeby postępowania. Jednakże poza gołosłownymi stwierdzeniami w tym przedmiocie strona pozwana w żaden sposób nie wykazała, iż takowy fakt miał w rzeczywistości miejsce. Sąd miał również na uwadze, że świadek K. G., który wypełnił sporny dziennik, nie zna powoda ani świadka

J. i nie miał interesu w złożeniu korzystnych dla nich, nieprawdziwych zeznań. Ponadto świadek sam przyznał się do popełnienia pomyłki.

Sąd dopuścił w poczet materiału dowodowego dowód w postaci nagrania z kamer monitoringu (k. 75 płyta CD), jednakże po analizie tego dowodu uznał, że nie potwierdza on dokonania przez powoda kradzieży paliwa.

Oceny zeznań świadków oraz stron Sąd dokonał w kontekście całego zebranego w sprawie materiału dowodowego. Zeznania świadków D. W., J. P. zostały uznane za wiarygodne tylko w części, w której harmonizowały z pozostałym wiarygodnym materiałem dowodowym. Przede wszystkim za niewiarygodne należało uznać twierdzenia świadków jakoby na monitoringu widzieli powoda. W trakcie odtwarzania płyty CD Sąd ustalił bowiem, że z uwagi na jakość obrazu nie ma możliwości zidentyfikowania tożsamości drugiej z osób widocznej przez chwilę na nagraniu, co zresztą przyznali również przesłuchiwani świadkowie, wskazując, że poznają jedynie sylwetkę R. J., a obecności powoda domyślają się na podstawie okoliczności sprawy.

Ponadto, Sąd przy ustalaniu stanu faktycznego, pominął zeznania świadka A. S., gdyż nie była ona bezpośrednim świadkiem, ani też nie posiadał żadnej wiedzy na temat zdarzenia z 5 i 6 lipca 2012 r.

Jednocześnie Sąd oddalił dowody z przesłuchanie szefa służby ochrony L. świadka R. S. na okoliczność warunków przyjęcia do pracy w strefie zastrzeżonej lotniska, w szczególności w strefie obsługi paliw, szczegółowych wymogów bezpieczeństwa, które muszą spełnić ci pracownicy, procedury weryfikacji pracowników tej strefy i potencjalnego zagrożenia wynikającego z obecności osób niezwerfikowanych w tej strefie. (k. 213 v), jako spóźniony, a nadto powołany na okoliczności częściowo nieistotne dla rozstrzygnięcia, częściowo zaś (co do wymogów zaufania) wykazane innymi dowodami i niesporne.

Sąd nie uwzględnił również wniosku strony pozwanej o zawieszenie postępowania z uwagi na to, że nie toczy się aktualnie postępowanie przygotowawcze (zostało prawomocnie umorzony), nie złożono także dotychczas prywatnego aktu oskarżenia. Ponadto sąd pracy nie jest zobligowany do zawieszenia postępowania i oczekiwania na wynik postępowania karnego, może bowiem samodzielnie zgromadzić istotny dla rozstrzygnięcia materiał dowodowy i poddać go ocenie. W niniejszej sprawie przeprowadzone zostało obszerne, szczegółowe oraz trwające 1,5 roku postępowanie dowodowe, które nie wykazało istnienia podstaw do postawienia powodowi żadnego z zarzutów wskazanych w rozwiązaniu z nim umowy o pracę. W ocenie Sądu dalsze zwlekanie z rozstrzygnięciem sprawy w oczekiwaniu na wynik ewentualnego, niewszczętego w chwili zamknięcia rozprawy postępowania karnego, byłoby nieuzasadnione i sprzeczne z zasadami współżycia społecznego wobec pozostawiania przez powoda w sytuacji dyscyplinarnego zwolnienia z pracy.

Z uwagi na powyższe Sąd w punkcie I wyroku zasądził od strony pozwanej P. L. S.A. we W. na rzecz powoda J. S. kwotę 14.200,47 zł (czternaście tysięcy dwieście złotych i 47/100) brutto tytułem odszkodowania za niezgodne z prawem rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia, jednocześnie zaś oddalił powództwo w zakresie żądania dopuszczenia do pracy i zasądzenia wynagrodzenia za pozostawanie w gotowości do pracy, a także powództwo ewentualne o przywrócenie do pracy i wynagrodzenie za czas pozostawania bez pracy.

Zgodnie z art. 98 § 1 Kodeksu postępowania cywilnego strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). W punkcie III wyroku Sąd Rejonowy na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z § 12 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28.09.2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (...), zasądził zatem od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 60 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Rozstrzygając w przedmiocie wysokości należnych pełnomocnikowi powoda kosztów zastępstwa adwokackiego, Sąd Rejonowy kierował się zasadą prawną określoną przez Sąd Najwyższy w uchwale 7 sędziów z dnia 24.02.2011 r. (I PZP 6/10), zgodnie z którą podstawę zasądzenia przez sąd opłaty za czynności adwokata z tytułu zastępstwa prawnego w sprawie ze stosunku pracy o odszkodowanie, o którym mowa w art. 56 § 1 w związku z art. 58 k.p., stanowi stawka minimalna określona w § 12 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w

sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz.U. Nr 163, poz. 1348 ze zm.).

W punkcie IV sentencji wyroku, na podstawie art. 113 ust. 1 u.k.s.c. w zw. z art. 98 k.p.c. Sąd obciążył stronę pozwaną nieuiszczonymi kosztami sądowymi, nakazując jej uiszczenie na rzecz Skarbu Państwa – kasy Sądu Rejonowego dla Wrocławia-Śródmieścia kwoty 2327 zł (opłata sądowa wynosząca 5% od wps wynoszącej 46.524 zł) tytułem nieuiszczonej opłaty sądowej od pozwu, od której powód był zwolniony z mocy ustawy.

W punkcie V wyroku Sąd na podstawie art. 477² § 1 k.p.c. nadał wyrokowi w punkcie I rygor natychmiastowej wykonalności do kwoty 4733,49 zł, stanowiącej równowartość jednomiesięcznego wynagrodzenia powoda brutto.

Z uwagi na powyższe, orzeczono jak w sentencji.

SSR Agnieszka Chlipała-Kozioł

Zarządzenie:

1. odnotować w repertorium,
2. odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikom stron
3. kal. 14 dni