

## ***РОЗДІЛ VI***

### ***Міжнародне наукове співробітництво***

УДК 338.47:061.1ЄС

***Е. Ясюк***

#### **Аэродромные сборы как элемент авиационной транспортной политики Европейского Союза**

В статье рассмотрена проблематика аэродромных сборов как элемента транспортной политики Европейского Союза, который с целью реализации такой политики ввёл ряд законов для гармонизации её принципов. Обращается внимание на некоторые принципы расчёта, изменения аэродромных сборов для стабильного и качественного осуществления авиаперевозок.

**Ключевые слова:** авиаперевозки, аэродромные сборы, транспортная политика, Европейский Союз.

**Постановка научной проблемы и её значение.** Авиационная транспортная политика Европейского Союза учитывает специфику авиационной отрасли, функционирование в которой должно приносить экономическую выгоду, что касается как аэропортов, так и других субъектов, обеспечивающих обслуживание воздушного флота. Установление аэродромных сборов имеет цель сделать возможным проведение дальнейшей деятельности. Поэтому Европейский Союз старается ввести единые принципы в этой области. Нельзя также не упомянуть статей международного права, касающихся этой проблематики.

**Изложение основного материала и обоснование полученных результатов исследования.** Как правильно пишет Тадеуш Скочны: «Прежде, чем Сообщество предприняло действия для регулирования авиационного транспорта, пассажирские и товарные перевозки, проводимые на территории Европейского Сообщества, регулировались международным правом (Конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся международных авиационных перевозок, 1929 г. – т. н. Варшавская конвенция; Конвенцией о международной гражданской авиации 1944 г. – т. н. Чикагская конвенция)». Далее автор добавляет «(...) из-за отсутствия соответствующей регулировки в Сообществе международный авиационный транспорт между государствами – членами Сообщества (а затем и Союза), а так же государствами-членами и третьими государствами, тогда были охвачены положениями двусторонних соглашений, а внутренний авиационный транспорт регулировался национальными законами» [1]. Одновременно существуют определённые конфликты права в сфере регулирования международного авиационного транспорта [2].

Расширение союзных структур, создание Европейского Союза и постоянное углубление процесса европейской интеграции привело к тому, что нарастала потребность установления принципов регулирования аэродромных сборов в рамках Европейского Союза. Речь идёт прежде всего об установлении определённых правовых границ. Урегулирование проблематики аэродромных сборов является одним из наиболее важных элементов авиационной транспортной политики ЕС. В Европейском Союзе были подробно урегулированы сборы, взимаемые за обслуживание воздушного флота, действующего в рамках SES и Евроконтроля [3].

Аэродромные сборы должны оцениваться сквозь призму пункта 2 ст. 102, 106 Договора о функционировании Европейского Союза [4]. Установление размера аэродромных сборов не может быть проявлением злоупотребления доминирующей позиции на рынке или введением дискрими-

нирующих аэродромных сборов. Однако нельзя забывать соответствующих статей первичного права ЕС.

Одобрение директивы Европейского парламента и Совета 2009/12 WE от 11 марта 2009 г. по делу авиационных сборов [5] стало важной вехой в области гармонизации законов, касающихся аэродромных сборов в масштабе всего Европейского Союза. Это дало начало процессам введения её законов в национальные правовые системы отдельных государств – участников Европейского Союза, которые были обязаны своевременно провести их реализацию. В случае Польши срок их введения закончился 15 марта 2011 г. Директива рассматривает очень важные и актуальные вопросы, будучи одним из важных элементов функционирования авиационной отрасли. Несомненно, она стала результатом предварительных размышлений над аэродромными сборами и их влиянием на финансовое состояние авиационной отрасли, в особенности в области активности, связанной с использованием аэропортами и оборудованием, обслуживанием воздушного движения и другими средствами для воздушного флота. Заметна зависимость, образующаяся между степенью развития авиационной отрасли и потребностью урегулирования проблематики авиационных сборов в границах Европейского Союза.

В преамбуле директивы читаем, что «необходимо создание общих ограничений, определяющих наиважнейшие элементы аэродромных сборов, а также способ их установления, так как при отсутствии таких границ могут быть не выполнены основные требования в отношении между управляющими аэропортами и пользователями этих портов. Эти границы не должны лишать государства возможности учёта отдельных факторов, влияющих на деятельность определённого аэропорта, при установлении аэродромных сборов».

Как следует из той же директивы, право Европейского Союза позволяет устанавливать в национальном законодательстве применение дополнительных средств регулирования либо экономического надзора над аэропортами. Государства-участники могут позволить субъектам, управляющим сетью аэропортов, введение общей и прозрачной системы аэродромных сборов для всей сети либо на применение общей и прозрачной системы сборов в аэропортах, обслуживающих один город или конгломерацию (ст.1, 4, 5). Директива также подчёркивает, что «экономические трансферы между аэропортами в таких сетях должны быть согласны с Евросоюзным правом». Требуется подчёркивания тот факт, что силой этой директивы государства были обязаны обеспечивать во время установления аэродромных сборов недискриминацию по отношению к пользователям аэропортов (ст. 3), а также прозрачность их калькуляции (ст. 7), обеспечить консультации управляющих аэропортами с их пользователями о планах построения новой инфраструктуры (ст. 8), договорённости о качестве (ст. 9), а также разнообразия услуг (ст. 10). Директива также накладывает на государства обязанность назначения или созыва независимого национального надзорного органа (ст. 11) с целью обеспечения правильного использования средств, которые она определяет, а также выполнения задач, вытекающих из обязательства введения процедуры регулярных консультаций между управляющими аэропортами и их пользователями, касающимися функционирования системы аэродромных сборов, их размера, а также качества услуг (ст. 6).

Директива содержит основные принципы, касающиеся установления аэродромных сборов, одновременно принимая во внимание рекомендации Организации международной гражданской авиации (ИКАО) [6], подробно оговоренные ранее. Основной целью директивы является гарантия охраны пользователям инфраструктуры аэропорта. Она вводит принципы, которые обеспечивают прозрачный процесс консультации при выработке проекта аэродромных сборов, а также не дискриминирующие и равные права для авиационных перевозчиков. Государства-участники обязаны к публикации списков аэропортов, к которым применяется директива [7]. Директива имеет применение ко всем аэропортам внутри ЕС, открытым для торгового движения и обслуживающих ежегодно свыше 5 миллионов пассажиров, а также к аэропорту с наибольшим в данном государстве пассажирским движением. Все аэропорты, выполняющие вышеуказанные требования, должны быть опубликованы в списке аэропортов. Он составляется, основываясь на данных Комиссии, и обновляется ежегодно. Необходимо подчеркнуть, что директива не применяется:

- а) для сборов, взимаемых за пользование маршрутными и терминальными службами воздушного флота (Распоряжение WE номер 1794/2006);
- б) для сборов, взимаемых за пользование услугами наземного обслуживания (директива 96/67 WE);
- в) для сборов, наложенных, чтобы завершить оказание помощи пассажирам-инвалидам или пассажирам с ограниченными двигательными возможностями (распоряжение WE номер 1107/2006).

Оговариваемая директива позволяет государствам после предварительного информирования Комиссии при применении соответствующих законов права ЕС на создание возможности для управляющих сетью аэропортов введения общей и прозрачной системы аэродромных сборов. Общая система сборов может быть создана обслуживающими в этом городе или агломерации, но только тогда, когда каждый из этих аэропортов соблюдает требования прозрачности, описанные в ст. 7. Из них следует, что в государствах-участниках нужно проводить регулярные консультации между управляющими аэропортами и пользователями аэропортов либо представителями или сообществами пользователей аэропортами на тему функционирования системы аэродромных сборов, их размера, а также качества оказываемых услуг. Директива вводит обязанность проведения консультаций как минимум раз в год, если только стороны не решат иначе во время последних консультаций. Однако является допустимым заключение долгосрочных соглашений между управляющим аэропортом и пользователем аэропорта и тогда консультации проходят согласно положениям такого соглашения.

Консультации предваряет передача от управляющего аэропортом всем пользователям либо их представителям, сообществам пользователей аэропортами информации на тему элементов, на основе которых определяется система или размер всех сборов, накладываемых в каждом аэропорту управляющим аэропортом, а это:

- перечень услуг и элементов инфраструктуры, предоставляемых в обмен за сбор, взимаемый с аэропорта;
- метод установления аэродромных сборов;
- общая структура расходов в связи с объектами и оборудованием, а также услугами, которых касаются аэродромные сборы;
- доходы от различных сборов и общая стоимость охваченных ими услуг;
- любое финансирование от государственных органов объектов и оборудования, а также услуг, которых касаются аэродромные сборы;
- прогнозы ситуации в аэропортах в области сборов, роста трафика и плановых инвестиций;
- фактическая степень использования инфраструктуры и оборудования в данном периоде;
- прогнозируемые результаты главных предвиденных инвестиций в области их влияния на пропускную способность аэропорта.

Перед консультациями пользователи аэропорта обязаны передать управляющему аэропортом информацию, которая содержит:

- прогнозы, касающиеся движения;
- прогнозы, касающиеся состава и ожидаемого использования собственного флота,
- проекты собственного развития в данном аэропорту,
- свои требования к данному аэропорту.

Передаваемая информация является конфиденциальной.

В случае возникновения споров в отношении аэродромных сборов существует возможность обратиться за вмешательством к независимому надзорному органу в данном государстве.

Положения директивы согласованы с политикой ИКАО, касающейся сборов для аэропортов и обслуживания воздушного флота [8].

*Осуществление соответствующих положений европейского права, касающихся сборов в польском праве.* Представленные в статье решения являются попыткой определения сущности аэродромных сборов, а также указания соответствующих статей европейского права с целью их сопоставления со статьями польского права. Аэродромные сборы в Польше были урегулированы в частности в:

- ст. 75, 76, 77, 78 Закона «Авиационное право»;
- Административно-процессуальном кодексе;
- Распоряжении Министра инфраструктуры по делу аэродромных сборов от 29 апреля 2004 г. [9];
- Распоряжении Министра инфраструктуры по делу аэродромных сборов для государственных воздушных судов, выполняющих полёты, связанные с обеспечением общественной безопасности, безопасности государства, охраной государственной границы либо поиском и спасением от 14 апреля 2004 г.

В принципе в Польше, как уже ранее отмечено, процесс введения права ЕС (статей Директивы Европейского парламента и Совета 2009/12/WE от 11 марта 2009 г. по делу аэродромных сборов) был закончен. Также положения польского Закона «Авиационное право» согласованы с соответствующими положениями Чикагской конвенции и doc ICAO 9082.

Также были изданы соответствующие исполнительные законы.

Можно подчеркнуть, что неизмеримо ценным является то, что положения польского права, касающиеся сборов, совместимы с международным правом, а также европейским, несмотря на отсутствие нового акта (распоряжения), вводящего директиву. Такая ситуация является, между прочим, результатом принятия во внимание мнения субъектов авиационного рынка, собранного в процессе консультаций, которые были учтены во время законодательных работ над новой системой установления аэродромных сборов в Польше. Огромные заслуги в этой области принадлежат Совету представителей авиационных линий в Польше «BARIP» (Board of Airline Representatives in Poland), главной целью деятельности которого является обеспечение ровного, прозрачного и конкурентного пользования аэропортами общественного пользования и воздушным пространством каждому перевозчику, перевозящему как пассажиров, так и товары вне, а также внутри государства. В Польше «BARIP» представляет интересы перевозчиков, состоящих в сообществе. Эта статья охватывает огромные проблемы, касающиеся аэродромных сборов, однако целью автора является обрисовка, а не подробное обсуждение (проблематика очень обширная). Поэтому также в публикации содержится то, что, по мнению автора, является наиболее важным – как с точки зрения введения права международного, так и европейского, так и дидактических целей (передачи общих знаний на тему аэродромных сборов). Поэтому выполним синтетическое обсуждение польского права. Начнем свои рассуждения от изучения соответствующих положений закона авиационного права.

Ст. 75 Закона «Авиационное право» даёт полномочия управляющему аэропортом для взимания сборов от пользователя воздушного судна либо другого обладателя воздушного судна. Однако закон гласит, что он может это делать во время выполнения авиационной операции по поводу предоставления от его имени в аэропорту следующих услуг:

- услуг, связанных с обслуживанием стартов;
- услуг, связанных с обслуживанием посадок и постоев воздушных судов;
- услуг, связанных с прилётом и отлётом пассажиров;
- услуг, связанных с обслуживанием грузов (аэродромные сборы).

Обсуждаемая статья также вводит принцип, согласно которому аэродромные сборы в аэропортах общественного пользования, на которых существуют проблемы, связанные с охраной окружающей среды от чрезмерного шума, управляющий аэропортом может установить доплаты к аэродромным сборам, о которых шла речь выше, либо выделить шумовой сбор. В такой ситуации управляющий аэропортом создаёт целевой фонд в размере взимаемых доплат либо сборов, связанных с охраной окружающей среды от чрезмерного шума, средства которого предназначены исключительно на покрытие расходов по охране окружающей среды, связанных с измерением выбросов загрязняющих веществ, проведением предотвращающей деятельности, а также устранением последствий, вызванных воздействием шума на окружающую среду. Средства фонда, о котором идёт речь, хранятся на отдельном банковском счету. Полученные таким образом банковские проценты увеличивают средства этого фонда.

Нужно указать, что ст. 75, пункт 2 и 3, указывают, какого рода услуги не охватывают аэродромные сборы. К ним относятся следующие услуги:

- услуги, связанные с обслуживанием пассажиров-инвалидов и пассажиров с ограниченной подвижностью, речь о которых идёт в распоряжении (WE) номер 1107/2006 Европейского парламента и Совета от 5 июля 2006 г. по делу прав инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью, путешествующих воздушным путём [10];
- обслуживание в области наземной администрации и надзора;
- обслуживание пассажиров;
- обслуживание багажа;
- обслуживание товаров или почты;
- обслуживание поверхности взлётной полосы;
- обслуживание воздушных судов;
- обслуживание в области обеспечения воздушных судов топливом;
- обслуживание в период содержания воздушных судов;
- обслуживание в период авиационных операций и административных действий, связанных с экипажем;

- наземный транспорт;
- услуги в области бортового обеспечения воздушных судов продуктами питания и напитками (catering);
- пользование оборудованием и пространством аэропорта.

Нужно подчеркнуть, что по заданию председателя управления каждый поставщик услуг, связанных с обслуживанием пассажиров-инвалидов, обязан представлять подробную информацию, касающуюся стоимости предоставления этих услуг и калькуляции ставок платы за них. Тогда на их основе председатель управления может предписать изменение размера сборов, если найдёт нарушение правил, содержащихся в Распоряжении 1107/2006/WE.

Согласно ст. 76 польского закона «Авиационное право» не взимаются аэродромные сборы за старты, посадку и постои:

- воздушных судов, выполняющих полёты с целью предотвращения последствий стихийных бедствий или их устранения, а также спасения жизни или здоровья человека, если только полёты не выполнялись в ходе обычной хозяйственной деятельности;
- государственных воздушных судов, выполняющих полёты в случаях охраны границ, угрозы безопасности государства или общественного порядка;
- воздушных судов Вооружённых сил Республики Польша на аэродромах, используемых также, как гражданский аэродром.

Максимальная величина аэродромных сборов для государственных воздушных судов, выполняющих полёты, связанные с обеспечением общественной безопасности, безопасности государства, охраной государственной границы либо поисками и спасением, а также порядок и условия предоставления льгот и освобождения от этих сборов, а также диапазон льгот и освобождений, принимая во внимание обоснованные расходы, понесённые субъектом, оказывающим услуги, а также обязательства, вытекающие из международных соглашений, определяются Министром, отвечающим за транспорт, при согласии с Министром внутренних дел и Министром национальной обороны. В настоящее время действует распоряжение Министра инфраструктуры по делу аэродромных сборов для государственных воздушных судов, выполняющих полёты, связанные с обеспечением общественной безопасности, государственной безопасности, охраной государственной границы либо поисками и спасением от 14 апреля 2004 г.

Согласно параграфу 2 того же распоряжения существует возможность установления максимального размера аэродромных сборов за полёты государственных воздушных судов. Она является эквивалентом обоснованных расходов, понесённых управляющим аэропортом в связи с:

- обслуживанием старта;
- обслуживанием посадки и стоянки воздушных судов на данном аэродроме, являющимся основанием для установления размера аэродромных сборов, речь о которых идёт в параграфе 7 и 8 распоряжения Министра инфраструктуры от 29 апреля 2004 г. по делу аэродромных сборов [11].

В свою очередь, максимальный размер аэродромных сборов за полёты государственных воздушных судов не может превышать размер аэродромных сборов, установленных управляющим данным аэропортом.

На управляющем аэропортом лежит обязанность представления по желанию субъекта, выполняющего полёт, подробных расчётов расходов, являющихся основанием подсчёта применяемых сборов.

Распоряжение в параграфе 3 указывает, что льготы и освобождения от аэродромных сборов за полёты польских государственных воздушных судов, могут применяться управляющим аэропортом согласно принципу недискриминации, в том числе, когда субъект действовал также в интересах аэропорта либо с целью его охраны.

Льготы и освобождения от сборов, используемые управляющим аэропортом, не могут быть компенсированы ростом аэродромных сборов, применяющихся в отношении других пользователей аэропортов.

Распоряжение в параграфе 4 указывает, когда может быть применено освобождение от аэродромных сборов полётов польских воздушных судов. К ним относятся полёты:

- в ситуации непосредственной угрозы общественной безопасности, безопасности государства или государственной границы;
- на общих аэродромах.

В свою очередь, льготы и освобождения от аэродромных сборов за полёты иностранных государственных воздушных судов, выполняющих полёты, связанные с обеспечением общественной

безопасности, безопасности государства, охраной государственной границы либо поисками и спасением, применяется на принципах, определённых в международных соглашениях и с принятием во внимание принципа взаимности.

Особого внимания заслуживает ст. 77 Закона «Авиационное право» (согласованная с международным правом), которая накладывает на управляющего аэропортом общественного пользования обязанность представления председателю управления проекта авиационных сборов с как минимум кварталным опережением перед планируемым днём вхождения в силу, разработанного с учётом мнения представителей авиационных перевозчиков, постоянно пользующихся аэропортом, с подробностями, из которых складываются эти сборы: размер стандартных сборов, дополнительных, скидок, подробных правил их начисления и взимания, одновременно должно быть присоединено обоснование. Указанный срок может быть с согласия председателя управления сокращён при особых обстоятельствах.

Аэродромные сборы после утверждения председателем управления подлежат объявлению в Официальном журнале управления гражданской авиации, а также размещены в Комплексном пакете аэронавигационной информации. В то же время председатель управления может путём административного решения отказать в утверждении аэродромных сборов либо приказать их изменить, в том случае, когда они несовместимы с принципами, установленными в законе «Авиационное право» либо в международных актах. В Польше особые требования, касающиеся установления и утверждения аэродромных сборов, устанавливает министр, ответственный за транспорт, с учётом мнения председателя управления, организаций, управляющих аэропортами, и пользователей аэропортов путём распоряжения. На сегодняшний день действует распоряжение Министра инфраструктуры по делу авиационных сборов от 29 апреля 2004 г.

**Выводы и перспективы дальнейшего исследования.** Статья оговаривает проблематику аэродромных сборов как элемент транспортной политики Европейского Союза. Проблематика аэродромных сборов является элементом авиационной транспортной политики Европейского Союза, которая реализуется всеми государствами-участниками. Авиационная транспортная политика Европейского Союза связана с рядом регулировок, которые её формируют. Общий рынок авиационных услуг, с которым мы имеем дело в рамках Европейского Союза, постоянно эволюционирует. Однако аэродромные сборы всегда играли в ней важную роль.

Сегодня как аэропорты, так и другие субъекты, обеспечивающие услуги для воздушного флота, благодаря взимаемым сборам, имеют возможность правильно выполнять свою роль. Оказываемые ими услуги, в свою очередь, позволят авиационным перевозчикам предоставлять услуги авиационного транспорта.

Европейский Союз с целью реализации своей авиационной транспортной политики вводит ряд законов с целью гармонизации в масштабе всего ЕС принципов её реализации. Огромное значение в области аэродромных сборов играет директива 2009/12/WE от 11 марта 2009 г. по делу аэродромных сборов. Она устанавливает общие для всех государств принципы наложения аэродромных сборов во всех аэропортах, расположенных на территории Европейского Союза, которые принципиально должны ежегодно обслуживать более 5 миллионов пассажиров. В Польше введение положений директивы Европейского парламента и Совета 2009/12/WE от 11 марта 2009 г. по делу аэродромных сборов в принципе было закончено.

В этой статье обращено внимание на некоторые существенные элементы, с точки зрения именно интересов представителей авиационной отрасли. Поэтому нельзя не упомянуть хотя бы введённого директивой принципа не дискриминации пользователей аэропортов или тоже принципа прозрачности их расчёта, обязанности консультаций управляющих аэропортами с их пользователями планов, касающихся построения новой инфраструктуры, или тоже согласование в области качества и диверсификации услуг. В работе также оговорена содержащаяся в директиве роль назначения либо созыва независимого национального органа, который будет уполномочен в период надзора за обеспечением правильного применения норм, вытекающих из директивы 2009/12/WE, особенно в области введения обязанности процедуры регулярных консультаций между управляющими аэропортами и их пользователями, касающихся системы функционирования системы аэродромных сборов, их размера и качества обслуживания.

*Источники и литература*

1. T. Skoczny, Wspólna Polityka Transportowa w transporcie lotniczym / (w:)A. Jurkowska, T. Skoczny (red.) // Polityki Unii Europejskiej: polityki sektorów infrastrukturalnych. Aspekty prawne. – Warszawa : Instytut wydawniczy EuroPrawo, 2010. – S. 62–63.
2. Zob. A. Kunert – Diallo, Kolidzje praw w międzynarodowym transporcie lotniczym, Wolter Kluwer business. – Warszawa, 2011.
3. Zb. M. Żylicz, Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie I krajowe. – Warszawa : Wydawnictwo LexisNexis, 2011.
4. Zob. także: sprawa T- 128/89 Aéroports de Paris/Ralpa Flight Services (Zb. Orz. 2000, s. II – 03929).
5. Dz. Urz WE 2009, L 70/11.
6. Zob. Doc. 9082 ICAO.
7. W Polsce jest to port lotniczy Chopina w Warszawie.
8. Doc. 9082/
9. Dz.U. Nr 103, poz. 1083)
10. Dz.U. Nr 122, poz. 1268)
11. Dz.Urz. UE L 204 от 26.07.2006, с. 1.

**Ясюк Е. Аеродромні збори як елемент авіаційної транспортної політики Європейського Союзу.** У статті розглянуто проблематику аеродромних зборів як елементу транспортної політики Європейського Союзу. Проблематика аеродромних зборів є елементом авіаційної транспортної політики Європейського Союзу, яка реалізується всіма державами – учасниками цього об'єднання. Директива Європейського Союзу містить основні принципи, що стосуються встановлення аеродромних зборів, одночасно враховано рекомендації Організації міжнародної цивільної авіації. Звернуто увагу на деякі принципи розрахунку, зміни аеродромних зборів для стабільного та якісного здійснення авіаперевезень. Положення польського права щодо цих зборів відповідають міжнародному і європейському праву, незважаючи на відсутність спеціального акта (розпорядження), що вводить директиву в дію. Така ситуація є результатом того, що враховується думка суб'єктів авіаційного ринку, з'ясована в процесі консультацій, які були проведені під час законодавчих робіт над новою системою аеродромних зборів у Польщі.

**Ключові слова:** авіаперевезення, аеродромні збори, транспортна політика, Європейський Союз.

**Jasiuk E. Airport's Fees as a Part of the air Transport Policy of the European Union.** The article deals with the problems of airfield fees as part of the transport policy of the European Union. The issue of airfield fees is the part of air transport policy of the European Union, which is implemented by all the member-states. European Union contains the main principles regarding the establishment airfield fees, at the same time the recommendations of the International Civil Aviation are taken into account. The attention is payed to some principles of calculation and changing airfield fees for stable and quality enforcement air transporting. The provisions of Polish law related to fees, correspond with international law as well as European, despite the absence of a special act (order), giving the directive into action. This situation is the result of the considered opinion of the aviation market, collected during the consultations which were taken into account during the legislative work on the new system of airfield fees in Poland.

**Key words:** air transportation, airport fees, transport policy, European Union.

УДК 349.24(438)

*E. Sułkiewicz, G. Maj*

### **Zjawisko mobbingu w procesie zarządzania kapitałem ludzkim w administracji publicznej w Polsce w świetle orzecznictwa sądowego**

W artykule przeanalizowano pojęcie «mobbing» jako najnowszej kategorii prawa pracy w Unii Europejskiej i Polsce, zbadano problemy kwalifikacji przeszkody pracownikowi najemnemu w normalnej pracy ze strony zespołu pracowników jako mobbingu. Wyjaśniono aspekt ochrony prawnej od mobbingu.

**Słowa kluczowe:** prawo do bezpiecznej pracy, pracownik najemny, konflikt, ochrona prawna, Polska.

**Przedstawienie problemu naukowego i jego znaczenie.** Podstawowym aktem prawnym regulującym prawa i obowiązki pracodawców i pracowników w Polsce jest Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks