

аспірантка кафедри трудового права  
Національного юридичного університету  
імені Ярослава Мудрого

## ДО ПИТАННЯ ПРО ПРАВОВИЙ СТАТУС КАПІТАНА СУДНА

Стаття присвячена дослідженню правового статусу капітана судна. Зазначено, що правове положення капітана судна визначається покладеними на нього обов'язками та правами, наданими йому на основі міжнародних і національних актів законодавства, а також у силу специфіки праці на водному транспорті. Визначено й проаналізовано окремі особливості та проблемні питання правового статусу капітана в аспекті вдосконалення правового регулювання.

**Ключові слова:** капітан, правовий статус, працівник, водний транспорт.

Статья посвящена исследованию правового статуса капитана судна. Указано, что правовое положение капитана судна определяется возложенными на него обязанностями и правами, предоставленными ему на основе международных и национальных актов законодательства, а также в силу специфики работы на водном транспорте. Определены и проанализированы отдельные особенности и проблемные вопросы правового статуса капитана в аспекте совершенствования правового регулирования.

**Ключевые слова:** капитан, правовой статус, работник, водный транспорт.

The article is devoted to the study of the legal status of the captain of the ship. It is shown, that the legal status of the captain of the ship is determined by rights and duties assigned to him, provided on the basis of international and national legislation acts and also because of the specificity of work on water transport. Individual features and problematic issues of the legal status of the captain are identified and analyzed in terms of improving.

**Key words:** captain, legal status, employee, water transport.

Постановка проблеми. Ефективність трудового законодавства безпосередньо залежить від ефективності правового регулювання статусу працівника. Капітан, будучи одночасно членом екіпажу судна, наділений особливим правовим статусом, так як виступає суб'єктом багатьох спеціальних правовідносин. Різноманіття і складність проблем, які доводиться постійно вирішувати капітану судна в процесі здійснення мореплавства, наявність у капітана цілого ряду надзвичайних прав і обов'язків, наданих йому як на основі міжнародних

і національних актів, так і в силу специфіки мореплавання, а також неможливість нормативно врегулювати поведінку капітана при раптово виникаючих надзвичайних ситуаціях, що потребують прийняття негайних рішень і дій з боку капітана, зумовлюють необхідність дослідження правового статусу капітана судна і забезпечення належного правового регулювання.

Стан дослідження. Питанню правового статусу працівника у трудовому праві приділяли увагу О.Б. Зайцева, І.Я. Кисельов, Ю.П. Орловський, В.І. Прокopenко, О.І. Процевський, В.Г. Ротань,

В.М. Толкунова, Н.М. Хуторян, Г.І. Чанишева та інші. Більшість опублікованих робіт не втратили своєї актуальності, однак проблематика правового статусу капітана судна потребує особливої уваги та дослідження.

У зв'язку з цим метою даної публікації є аналіз міжнародно-правових та національних актів законодавства, які визначають права, обов'язки й відповідальність капітана судна, а також дослідження окремих особливостей та проблемних питань правового статусу капітана в аспекті вдосконалення правового регулювання.

Виклад основного матеріалу. «Статус» (від латинського «status» — стан) означає відносне положення (позицію) індивіда або групи у соціальній системі, яке визначається низкою ознак, специфічних для цієї системи (економічних, професійних, етнічних тощо) [1, с. 626].

У теорії радянського та сучасного трудового права панує формально-юридичний підхід, відповідно до якого працівник розглядається як фізична особа, що володіє трудовою правосуб'єктністю. Більш широке значення має поняття «правовий статус особи», яке означає, що «особа володіє і правосуб'єктністю, і певним колом основних прав, що характеризують її правове становище в суспільстві або даній сфері суспільного життя» [2, с. 70]. Поряд з вищеназваним формально-юридичним підходом до характеристики правового статусу працівника в 80–90-ті роки ХХ ст. в радянській науці трудового права було обґрунтовано соціальний підхід, відповідно до якого проблема особистості у трудовому праві має «два тісно пов'язаних між собою аспекти: соціальний та юридичний.. Проблема особистості працівника охоплює питання трудових прав та обов'язків, гарантій здійснення прав

і відповідальності за їх недотримання, а також питання, що стосуються інтересів, потреб, засобів правового регулювання праці» [3, с. 11, 13]. У деяких фахівців з трудового права існує точка зору, згідно з якою до змісту правового статусу поряд із правосуб'єктністю, основними правами та обов'язками, відносять юридичну відповідальність, гарантії прав та обов'язків, громадянство тощо [4, с. 16–27; 5, с. 3–11; 6, с. 42–50]. Думається, що традиційне трактування правового статусу працівника як сукупності основних трудових прав, свобод і обов'язків, законних інтересів відповідає сформованим правовим реаліям і не потребує розширеного тлумачення в конкретно-правовому аспекті.

Правове положення капітана судна визначається покладеними на нього обов'язками та правами щодо підтримки порядку на судні, його повноваженнями як органу дізнання, повноваженнями по відношенню до актів цивільного стану, нотаріальними повноваженнями. З одного боку, він є працівником, який повністю підпорядковується судновласнику, а з іншого — за певних обставин капітан діє від імені держави прапора судна, здійснюючи функції, які властиві лише її органам.

Капітан судна несе виключну відповідальність за безпеку на судні: пасажирів, вантажу, екіпажу, а також за охорону навколишнього природного середовища від забруднення з судна. Згідно зі ст. 61 Статуту служби на суднах морського флоту Союзу РСР від 9 січня 1976 року капітан здійснює управління судном на основі єдиного початку і підзвітний безпосередньо судновласнику. Всі вказівки, які відносяться до діяльності судна, передаються тільки капітану, який відповідає за їх виконання [7]. Безпека на морі та захист морського середовища мають

бути предметом первинної задачі капітана судна; економічний чи будь-який інший тиск на капітана при прийнятті ним рішень є неприпустимим.

Капітан судна наділяється значними правами по відношенню до всіх осіб, які знаходяться на судні, незалежно від того, чи є вони членами екіпажу. Розпорядження капітана судна в межах наданих йому повноважень підлягають безперечному виконанню. У випадку невиконання будь-якою особою, що знаходиться на судні, законних розпоряджень капітана судна, капітан може вжити у відношенні до цієї особи відповідних заходів (має право накладати на осіб судового екіпажу дисциплінарні стягнення і, в разі необхідності, усувати від виконання службових обов'язків будь-яку особу судового екіпажу у випадках і в порядку, передбачених чинним законодавством України). Крім того, застосування до членів судового екіпажу заходів заохочення у вигляді оголошення вдячності в наказі, нагородження грошовими преміями, відзнаками тощо також належить до компетенції капітана [8]. Якщо в країнах Заходу забезпечення комфортної психологічної обстановки для працівників на виробництві є предметом правової регламентації і обов'язком роботодавця, то в Україні у трудових відносинах членів екіпажу морського судна — це одна з об'єктивно обумовлених обов'язків капітана судна [9, с. 17].

Повноваження капітана з управління судном поширюються і на сферу трудових правовідносин з членами екіпажів. Судно не є юридичною особою, проте у капітана судна є цілий ряд повноважень щодо організації праці та відпочинку членів екіпажу, є право призначення авральних та аварійних робіт тощо. При цьому капітан керується нормами Кодексу законів про працю,

Положенням про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, затвердженого Наказом Міністерства інфраструктури України від 29.02.2012 №135, що встановлює 8-годинний робочий день на судні (хоча конкретний графік вахт розробляється і затверджується судновласником або за його дорученням капітаном). Цілий ряд положень про права та обов'язки капітана передбачений у Статуті служби на судах морського флоту СРСР, затвердженому Наказом Міністерства морського флоту СРСР від 09.01.1976 №6.

Судновласник погоджує з капітаном призначення на судно будь-якого члена екіпажу (ст. 66 Кодексу торговельного мореплавства України). Унікальність ситуації полягає у тому, що трудові правовідносини між судновласником-роботодавцем (у тому числі роботодавцем капітана, якому останній підзвітний) і конкретним працівником — членом екіпажу виникають на підставі двох юридичних фактів: 1) укладення трудового договору, який оформлюється наказом судновласника про призначення особи на судно; 2) надання капітаном своєї згоди на прийняття цього працівника на судно. Інакше кажучи, у капітана є своєрідне право вето щодо призначення на судно конкретних осіб.

Даючи згоду на прийняття нового члена екіпажу, капітан виходить з того, що згідно з Правилем 1/5 Конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року він несе відповідальність (кримінальну, цивільну та дисциплінарну), якщо 1) компанія або капітан найняли особу, яка не має диплома; 2) капітан дозволив виконувати якусь функцію або роботу на будь-якій посаді особі, яка не має належного диплома або кваліфікації; 3) особу, що володіє отриманими

шахрайським шляхом або підробленими документами, було найнято для виконання будь-якої функції або роботи на будь-якій посаді, яка, згідно з даними правилами, повинна виконуватися особою, яка має диплом або пільговий дозвіл [10]. Навіть у випадках, коли на судно направлять фахівця з нормально оформленими документами та призначенням на роботу, підписаним судовласником, керуючись нормами зазначених та інших міжнародних конвенцій, нормами КТМ України, капітан має перевірити відповідність професійних якостей фахівця тим документам і зазначеній у них компетенції, які представлені особою. Капітан має право провести будь-який іспит або будь-яку перевірку (особисто або з іншими членами екіпажу) прибулого на судно фахівця, поки не буде переконаний, що він відповідає всім пропонованим вимогам.

Капітан судна з погляду трудового права перебуває ніби посередині трудових правовідносин, що виникають між судовласником-роботодавцем і моряком-працівником. На нього поширюється дія всіх загальних конвенційних вимог та додатково — норми спеціальних конвенцій, прийнятих для регулювання праці капітана як «довіреної особи держави», тобто особи, наділеної важливими публічно-правовими функціями.

Загалом права та обов'язки капітана судна можна поділити на декілька груп: 1) пов'язані з управлінням судном і забезпеченням безпечного плавання; 2) пов'язані з комерційною експлуатацією судна; 3) пов'язані з представництвом судовласника і вантажовласника; 4) пов'язані з виконанням деяких функцій, які властиві органам держави; 5) пов'язані з керівництвом екіпажем і здійсненням адміністративних повноважень [11,

с. 5]. Сукупність цих прав та обов'язків визначається чинним законодавством України, міжнародними договорами, а також прийнятими на їх виконання інструкціями і положеннями судовласника. Спеціального системного нормативно-правового акту, що регулював би трудові відносини чи інші безпосередньо пов'язані з ними відносини працівників у галузі водного транспорту, не прийнято.

Трудова функція члена екіпажу судна є складною та включає в себе, окрім обов'язків відповідно до професії, спеціальності, кваліфікації, ще й обов'язки з підтримання життєзабезпечення (живучості) судна. У зв'язку з тим, що капітан судна наділений особливим комплексом прав і обов'язків, пов'язаних з керівництвом екіпажем і здійсненням адміністративних повноважень, для нього, як працівника, чітко визначення посади, професії, спеціальності має особливий сенс. Правовий статус капітана обумовлюється співвідношенням трудового права та інших галузей права (кримінально-процесуальне право, цивільне право, міжнародне право), за допомогою яких регулюється трудова функція та повноваження капітана. У зв'язку з цим необхідно письмово закріпити як обов'язкові умови трудового договору з капітаном судна, окрім трудової функції, адміністративні, командні та господарські обов'язки, що ним виконуються.

Різноманітність умов трудових договорів, що укладаються з капітанами, породжує ситуацію, в якій у абсолютно ідентичних за своєю правовою природою правовідносинах у капітанів суден можуть виникати різні права та обов'язки. Рішенням такої ситуації може бути застосування типової форми трудового договору капітана, що регламентуватиме

повноваження капітана з урахуванням вимог міжнародного та національного законодавств.

Ніяка інша професія не потребує наявності такої сукупності професійних якостей, як у капітанів, від яких, крім високоорганізованих професійних умінь і навичок [10, 12, 13], вимагається сміливість, холоднокрівність, витримка, мудрість, дисциплінованість, можливість до себе та інших. Все це робить винятковою роль капітана на судні незалежно від науково-технічного прогресу в судноплаванні, суднобудуванні або комерційній практиці. Капітан перебуває у формальних взаєминах з рядовим і командним складом судна; представниками фрахтувальника, вантажо- і судновласників; владою базового і портів заходу; національно — державними органами за кордоном; агентуючими фірмами, різними компаніями тощо. Незалежно від особистих, ділових якостей, статус капітана відрізняє його від інших морських фахівців і обумовлює певне ставлення до нього з боку підлеглих, товаришів по службі, державних портових службовців.

Капітан несе відповідальність за національним і міжнародним морським законодавством за виконання двадцяти двох обов'язків згідно з морською практикою та нормативними документами. Існує цілий ряд міжнародних кодексів, Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 року, Міжнародна конвенція з охорони людського життя в морі 1974 року, міжнародні правила перевезення різноманітних вантажів, резолюції Міжнародної морської організації тощо, невиконання яких неминуче веде до застосування правових та професійних санкцій до судноводіїв — капітанів [14].

Незважаючи на те, що у більшості країн віддають належне унікальному

положенню капітана, визнають його роль у суспільстві, рахуються з його думкою, повністю підтримують і колегіально відстоюють його інтереси, на березі капітану доводиться захищати в індивідуальному порядку своє ім'я та гідність перед судновласником або перед судом, адже всі морські інциденти — від зіткнення судів до спірних питань з комерційної практики — можуть закінчитися арештом капітана. Законодавець (або судновласник) постійно розширює діапазон та перелік службово-соціальних обов'язків і повноважень капітанів у сфері торговельного судноплавання та забезпечення його безпеки. У той же час відкритий (бланкетний) характер диспозиції статей кримінального кодексу України за порушення правил безпеки на морському транспорті дозволяє вводити нові підстави для притягнення до кримінальної відповідальності старшого командного складу флоту [15].

Капітан виступає високооплачуваним найманим менеджером з максимальною відповідальністю, зафіксованою в міжнародних документах, але при цьому залежний від судновласника, і зобов'язаний діяти згідно зі значною кількістю інструкцій, конвенцій, кодексів, резолюцій, розроблених на найвищому рівні, а також інструкціями судновласника.

При існуванні достатньо великої кількості конвенцій, резолюцій і інструкцій майже жодна з них суворо не виконується, зустрічаються протиріччя у вимогах різних документів. Наприклад, зараз на судах діють два кодекси — Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення і Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів. На вимогу Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів при стоянці

в порту аварійний вихід з машинного відділення має бути закритий на замок для запобігання проникнення в машинне відділення сторонніх осіб [16]. Відповідно до Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення вихід ніколи не має бути закритим, інакше не виконуватиметься його призначення, наприклад, при пожежі [17]. Як бути — вирішує капітан під свою відповідальність.

Думається, з метою усунення існуючих прогалин законодавства слід нормативно закріпити правове положення (правовий статус) капітана судна шляхом розробки якісно нового акта, адекватного й відповідного сучасному розвитку галузі водного транспорту, що слугуватиме покращенню умов достойної праці такої особливої категорії працівників водного транспорту, як капітани суден. Таким актом може виступати спеціальний закон про особливості правового регулювання трудових відносин працівників водного транспорту, з окремим розділом, присвяченим правовому статусу капітана судна.

Саме недосконалість норм об'єктивного права, тобто нездатність права як формальної системи норм повною мірою врегульовувати реальні суспільні відносини, а також нерозуміння правотворцями справжньої сутності суб'єктивного права чи врегулювання ним суспільних відносин всупереч реальним суспільним потребам, можна назвати юридичними передумовами вчинення зловживання правом [18, с. 128].

Одним з найбільш важливих завдань реформування трудового законодавства є збалансування прав та інтересів працівників і роботодавців [19, с. 121]. В цьому аспекті цікавим є правове положення капітана судна, який, будучи членом екіпажу судна, одночасно вирішує комерційні та фінансові

проблеми: в інтересах фрахтувальника і/або вантажовласника він відповідає за правильність заповнення й дотримання умов коносаментів, рейсових або тайм-чартерів, збереження вантажу, висування або відхилення претензій, а також за правові наслідки зазначених угод та/або позовів; крім того, як зазначалося вище, капітан дає згоду на прийняття на роботу працівника в якості члена екіпажу судна. Попри наявність проблеми незахищеності даної категорії працівників постає кардинально протилежна проблема можливого зловживання правом з боку капітанів у зв'язку з широким колом повноважень, якими вони наділені.

Випадки зловживання правом складніше розпізнати, ніж випадки протиправних дій [20, с. 118], але в межах даного дослідження під зловживанням правом слід розуміти використання працівником водного транспорту — капітаном судна недозволених конкретних форм поведінки у рамках дозволеного йому законом загального типу поведінки. Об'єктом зловживання правом можуть бути майнові та особисті немайнові права та інтереси, наприклад, судовласника, юридичних осіб та публічно-правових утворень; ним можуть виступати соціальні цінності, суспільні відносини та інтереси.

Капітан має достатньо великий обсяг суб'єктивних прав. У зв'язку з цим з'являється все більше можливостей для використання свого права виключно з вигодою для себе, що призводить до зловживання правом, яке виступає як порушення вимог добросовісності в реалізації прав і представляє собою загальну проблему правової науки. Наприклад, ст. 66 КТМ України не містить навіть приблизного переліку причин, за якими капітан може відмовити у прийнятті на роботу тому

чи іншому кандидату. Капітан не тільки має право, але і зобов'язаний відмовляти тим особам, які не відповідають конвенційним вимогам щодо професійної підготовки та перепідготовки, не мають документа, що посвідчує особу (паспорт моряка), не придатні за станом здоров'я для виконання трудової функції, не володіють у необхідному обсязі знанням англійської мови, а також в інших подібних випадках. Виходячи зі специфіки праці на флоті, що виражається у тривалому виконанні трудових обов'язків у нечисленному колективі і в складних умовах праці, деякі автори пропонують надати капітану право відмовити у прийнятті на роботу на судно кандидату, який в силу особистісних якостей може виявитися непридатним до праці в даному колективі. Безумовно, нормативне закріплення такого права може надати капітану необмежені повноваження. До того ж, у більшості випадків перевірка особистісних якостей працівника є неможливою до його вступу на посаду.

Враховуючи, що передбачити усі можливості зловживань правами об'єктивно неможливо через різноманіття життєвих ситуацій та винахідливість осіб, які хочуть обійти закон, доцільно закріпити у трудовому законодавстві принцип недопустимості зловживання правом суб'єктами трудових правовідносин і визначити правові наслідки цього діяння. Крім того, доречно визначити у трудовому договорі або у законодавстві допустимі межі реалізації окремих владних повноважень, наданих капітану судна, з метою запобігання випадків зловживання правом на водному транспорті.

Висновки. Таким чином, особливостями правового статусу капітана судна є: обумовленість правового статусу співвідношенням трудового права та інших галузей права (кримінально-процесуальне право, цивільне право, міжнародне право), за допомогою яких регулюється трудова функція та повноваження капітана; капітан виступає високооплачуваним найманим працівником з максимальною відповідальністю, зафіксованою в міжнародних документах, але при цьому залежний від судновласника, і зобов'язаний діяти згідно зі значною кількістю інструкцій, конвенцій, кодексів, резолюцій, розроблених на найвищому рівні; у зв'язку з достатньо великим обсягом суб'єктивних прав, у капітана з'являється все більше можливостей для використання свого права виключно з вигодою для себе, що призводить до зловживання правом.

З метою вдосконалення правового регулювання слід закріпити як обов'язкові умови трудового договору з капітаном судна, окрім трудової функції, адміністративні, командні та господарські обов'язки, що ним виконуються; нормативно закріпити правове положення (правовий статус) капітана судна у єдиному акті законодавства України з метою усунення існуючих прогалин з цього питання; закріпити у трудовому законодавстві принцип недопустимості зловживання правом суб'єктами трудових правовідносин і визначити правові наслідки цього діяння, а також визначити у трудовому договорі або у законодавстві допустимі межі реалізації окремих владних повноважень, наданих капітану судна, з метою запобігання випадків зловживання правом на водному транспорті.

## Література

1. Философский энциклопедический словарь / Редкол.: С. С. Аверинцев, Э. А. Араб-Оглы, Л. Ф. Ильичев и др. — 2-е изд. — М. : Сов. энцикл., 1989. — 815 с.
2. Алексеев С. С. Право: Азбука — теория — философия: Опыт комплексного исследования. / С. С. Алексеев — М.: Статут, 1999. — 712 с.
3. Иванов С. А., Лившиц Р. З. Личность в советском трудовом праве. — М.: Наука, 1982. — 232 с.
4. Федин В. В. Юридический статус работника как субъекта трудового права: монография. — М.: ТК Велби, Издательство Проспект, 2005—240 с.
5. Лепёшкин А. И. Правовое положение советских граждан / А. И. Лепёшкин. — М. : Мысль, 1966. — 56 с.
6. Воеводин Л. Д. Содержание правового положения личности в науке советского государственного права / Л. Д. Воеводин // Сов. гос-во и право. — 1965. — №2. — С. 42—50.
7. Про затвердження Статуту служби на судах морського флоту Союзу РСР [Електронний ресурс]: Наказ, Статут, Витяг від 09.01.1976 №6 — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0006400-76> — Заголовок з екрану
8. Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс]: Кодекс України, Закон, Кодекс від 23.05.1995 №176/95-ВР — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> — Заголовок з екрану
9. Швыдюк А. Н. Морская психология — взгляд изнутри / А. Н. Швыдюк // Морской флот. — 1993. — №7—8. — С. 17—20
10. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року [Електронний ресурс]: Конвенція, Міжнародний документ від 07.07.1978 — Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_053](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_053) — Заголовок з екрану
11. Барінова І. І. Современное морское право и практика его применения / И. И. Барінова, Б. Ц. Хейфец, М. А. Гицу и др. / М. : Транспорт, 1985. — 264 с.
12. Про затвердження Положення про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден [Електронний ресурс]: Наказ, Положення, Перелік від 07.08.2013 №567 — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1466-13> — Заголовок з екрану
13. Конвенція про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден N 53 [Електронний ресурс]: Конвенція, Міжнародний документ від 24.10.1936 №53 — Режим доступу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993\\_158](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_158) — Заголовок з екрану
14. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року [Електронний ресурс]: Конвенція, Міжнародний документ від 20.10.1972 — Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_137](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_137) — Заголовок з екрану; Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74 ) (SOLAS) [Електронний ресурс]: Конвенція, Міжнародний документ від 01.11.1974 1972 — Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_251](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_251) — Заголовок з екрану;
15. Кримінальний кодекс України [Електронний ресурс]: Кодекс України, Кодекс, Закон від 05.04.2001 №2341-III — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/page8> — Заголовок з екрану
16. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПЗ ) (ISPS) [Електронний ресурс]: Кодекс, Міжнародний документ, Форма типового документа від 12.12.2002 №2 — Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896\\_035](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_035) — Заголовок з екрану



17. Резолюція А.741(18) «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення» [Електронний ресурс]: Резолюція, Міжнародний документ, Кодекс від 04.11.1993 — Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_304](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_304) — Заголовок з екрану
18. Полянський Т. Зловживання правом (загальнотеоретичний аспект) / Т. Полянський // Право України. — 2010. — № 1. — С. 128–134;
19. Слюсар А. М. Правовий статус суб'єктів трудового права України: теоретико-правовий аспект: Монографія / А. М. Слюсар — Х.: «ФІНН» — 2011—336с.
20. Бару М. И. О ст. 1 Гражданского кодекса / М. И. Бару // Советское государство и право. — 1958. — № 12. — С. 117–120