

УДК 342.951:347.793(477)
DOI <https://doi.org/10.32782/chern.v3.2025.15>

О. А. Волковинський
*аспірант кафедри господарського та транспортного права
юридичного факультету
Навчально-наукового інституту управління, технологій та правових наук
Національного транспортного університету
orcid.org/0009-0003-1253-7403*

ПРИСВОЄННЯ ТА ПІДТВЕРДЖЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖІВ СУДЕН ВНУТРІШНЬОГО ПЛАВАННЯ: СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА НЕДОЛІКИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПРАКТИКИ

Статтю присвячено дослідженню сучасних проблем та недоліків правового регулювання та практики присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання.

Обґрунтовано, що приведення національного законодавства у сфері внутрішнього водного транспорту у відповідність до стандартів Європейського Союзу є необхідним і важливим процесом як для розвитку внутрішнього водного транспорту, так і реалізації євроінтеграційних прагнень України на шляху до повноправного членства у Європейському Союзі. Встановлено, що оновлення національного законодавства у сфері внутрішнього водного транспорту у частині присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання відбувається з урахуванням положень директиви Європейського Союзу від 12.12.2017 № 2017/2397 та Європейських стандартів кваліфікації у внутрішньому судноплаванні (ES-QIN).

Обґрунтовано, що через неможливість забезпечення практичного втілення положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та Положення № 265, зокрема щодо утворення та сертифікація навчально-тренажерних закладів, розроблення відповідного функціоналу інформаційно-комунікаційної системи Адміністрації судноплавання у сфері підготовки та дипломування членів екіпажу суден, що дозволяє використання ідентифікаційного номеру члена екіпажу (CID EU) сформованого у базі даних членів екіпажу Європейського Союзу (ECDB) та ідентифікаційного номеру члена екіпажу (CID UA), перевірки практичних навичок з керування судном або використання суднового обладнання тощо, на теперішній час повністю унеможлиблює присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання.

Констатовано, що реформування системи присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання не повинно ставити під загрозу кадрове забезпечення внутрішнього водного транспорту до моменту повноцінного практичного впровадження норм і стандартів Європейського Союзу у національну практику.

Ключові слова: внутрішнє плавання, внутрішні водні шляхи, внутрішній водний транспорт, судно, судно внутрішнього плавання, член екіпажу, присвоєння кваліфікації, підтвердження кваліфікації, іспит, кваліфікаційний іспит, кваліфікаційні документи, Європейський Союз.

Volkovynskyi O. A. ASSIGNMENT AND VERIFICATION OF QUALIFICATIONS OF INLAND WATERWAY VESSEL CREW MEMBERS: CONTEMPORARY ISSUES AND DEFICIENCIES IN LEGAL REGULATION AND PRACTICE

The article is devoted to the study of modern problems and shortcomings of legal regulation and practice of assigning and confirming the qualifications of crew members of inland waterway vessels.

It is substantiated that bringing national legislation in the field of inland waterway transport into line with European Union standards is a necessary and important process both for the development of inland waterway transport and for the implementation of Ukraine's European integration aspirations on the path to full membership in the European Union. It is established that the updating of national legislation in the field of inland waterway transport in terms of assigning and confirming the qualifications of crew members of inland waterway vessels takes place taking into account the provisions of the European Union Directive No. 2017/2397 of 12.12.2017 and the European Standards for Qualification in Inland Navigation (ES-QIN).

It is substantiated that due to the impossibility of ensuring the practical implementation of the provisions of the Law of Ukraine «On Inland Water Transport» and Regulation No. 265, in particular regarding the establishment and certification of training and training institutions, the development of the appropriate functionality of the information and communication system of the Shipping Administration in the field of training and certification of ship crew members, which allows the use of the crew member identification number (CID EU) formed in the European Union crew member database (ECDB) and the crew member identification number (CID UA), testing practical skills in ship management or the use of ship equipment, etc., at present, it is completely impossible to assign and confirm the qualifications of crew members of inland waterway vessels.

It was stated that the reform of the system of assigning and confirming the qualifications of crew members of inland waterway vessels should not jeopardize the staffing of inland waterway transport until the full practical implementation of European Union norms and standards into national practice.

Key words: inland navigation, inland waterways, inland water transport, vessel, inland navigation vessel, crew member, qualification award, confirmation of qualification, examination, qualification examination, qualification documents, European Union.

Постановка проблеми. Внутрішній водний транспорт завжди займав важливе місце в транспортній системі Української держави, значення якого і на сучасному етапі розвитку не втрачає своєї актуальності в умовах правового режиму воєнного стану. Яскравим прикладом цього є набуття нового витку популярності в транспортній системі України та всієї Європи річки Дунай, яка вже іменується «шовковим шляхом» України [1].

У зв'язку з цим, кадрове забезпечення суден внутрішнього плавання в Україні є невід'ємною складовою збереження та подальшого розвитку системи внутрішнього водного транспорту. Таким чином, система присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання повинна відповідати сучасним викликам та умовам, з одного боку, а також вимогам профільних міжнародних актів та актів Європейського Союзу.

Враховуючи це, дослідження сучасних проблем та недоліків правового регулювання та правозастосовної практики присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання є актуальним напрямом наукових розвідок.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти проблематики внутрішнього водного транспорту, у тому числі присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання досліджували такі вчені як Г.С. Алексєєвська, Н.П. Воронюк, О.Ю. Дубинський, С.С. Кузнецов, Г.Ю. Кучерук та О.С. Лучко, С.О. Крамський, Г.Г. Мошук, А.В. Церковна та А.М. Рахімі та ін. Проте, присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання не досліджувалось. Окрім того, істотне оновлення профільного законодавства вимагає подальшого теоретичного опрацювання цієї проблематики. У зв'язку з цим, **метою** цієї статті є виокремлення та характеристика сучасних проблем та недоліків правового регулювання та практики присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання.

Виклад основного матеріалу. З прийняттям Верховною Радою України 03.12.2020 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», який набрав чинності 01.01.2022, відбулось довгоочікуване істотне оновлення національного законодавства у сфері внутрішнього водного транспорту. Повідомляючи про набрання чинності зазначеним Законом Міністерство розвитку громад та територій України зазначало, що головними нововведеннями Закону є: встановлення єдиної термінологічної бази у галузі; консолідація норм у різних законодавчих документах; створення умов для залучення приватних інвестицій; встановлення необхідності прийняття Стратегії

розвитку внутрішнього водного транспорту України [2; 3].

Як відомо, ефективне використання внутрішнього водного транспорту стимулює економічне зростання регіонів країни, підприємницьку активність і конкуренцію на ринку, а також приплив інвестицій, що сприяють розвитку інноваційних технологій, стримування міграційних процесів та збереженню кваліфікованих кадрів [4, с. 145]. Дійсно, для Української держави значення внутрішнього водного транспорту завжди було значущим, з огляду на кількість внутрішніх водних шляхів та їх впливу на економіку. Більше того, у контексті дії правового режиму воєнного стану у літературі підкреслюється перспективність перетворення внутрішнього водного транспорту на потужний національний актив, що обумовлено сучасним станом транспортно-логістичної системи в умовах воєнних дій на території України та прийнятих змінах у державній політиці, що впливають на функціонування галузі [5, с. 522].

Окрім цього, оновлення національного законодавства у сфері внутрішнього водного транспорту обумовлено адаптацією законодавства України до законодавства Європейського Союзу, оскільки по-перше, євроінтеграційні прагнення України вимагають приведення законодавства України у відповідність із законодавством Європейського Союзу в усіх сферах, та, по-друге, наявністю спільних внутрішніх водних шляхів в Україні та країн Європейського Союзу, які використовуються для руху пасажирів та товарів.

Незважаючи на те, що у ч. 1 ст. 136 Угоди про асоціацію від 27.06.2014 [6], ратифікованої Законом України від 16.09.2014 № 1678-VII [7], передбачено, що забезпечення скоординованого розвитку та прогресивної лібералізації перевезень між Сторонами відповідно до їхніх взаємних комерційних потреб умови взаємного доступу на ринок, у тому числі для внутрішнього водного транспорту, будуть визначені можливими у майбутньому спеціальними угодами в цих галузях, у ст. 138 Угоди про асоціацію [6] визначено зобов'язання України узгоджувати своє законодавство з відповідними нормами, прийнятими Стороною ЄС, в тій мірі, в якій таке законодавче наближення сприятиме цілям лібералізації, взаємному доступу на ринки Сторін і руху пасажирів та вантажів.

Конкретні заходи щодо адаптації законодавства у цій сфері передбачено Планом заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106 [8] та Стратегією імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського

та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта»), затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 747-р [9]. У відповідності до зазначених програмних документів імплементовано низку директив Європейського Союзу, зокрема від 09.11.1987 № 87/540/ЄЕС, від 19.11.1996 № 96/75/ЄС, від 07.09.2005 № 2005/44/ЄС, від 14.09.2016 № 2016/1629, а також дві директиви, які стосуються кваліфікаційних вимог до членів екіпажів та документи, які підтверджують відповідність ним: директиви від 23.07.1996 № 96/50/ЄС [10] та від 12.12.2017 № 2017/2397 [11]. Слід уточнити, що директива від 23.07.1996 № 96/50/ЄС, у відповідності до директиви від 12.12.2017 № 2017/2397, втратила чинність з 17.01.2022, а тому вже не діє.

Наступним етапом впровадження європейських стандартів у сфері внутрішнього водного транспорту та деталізація порядку присвоєння та підтвердження кваліфікацій осіб, які беруть участь в експлуатації суден, що плавають внутрішніми водними шляхами, стало затвердження наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 29.03.2024 № 265 Положення про присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання [12] (далі – Положення № 265), у якому відбулась більш детальна імплементація вимог директиви Європейського Союзу від 12.12.2017 № 2017/2397. Охарактеризуємо цей порядок.

За загальним правилом, до зайняття посади члена екіпажу судна внутрішнього плавання допускаються особи, які мають відповідні професійні компетентності для безпечної експлуатації судна внутрішнього плавання (абз. 1 ч. 1 ст. 30 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [2]), що підтверджується відповідними кваліфікаційними документами.

Перелік цих документів встановлюється положеннями Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [2] та Положенням № 265 [12], які можуть бути поділені на загальні – вимагаються від усіх членів палубної команди судна внутрішнього плавання (наприклад, документ про освіту відповідного освітньо-кваліфікаційного рівня або медична довідка) та спеціальні – вимагаються від окремих членів палубної команди судна внутрішнього плавання, тобто такі документи одразу встановлюються у залежності від того, яку посаду займає відповідний член палубної команди судна внутрішнього плавання (наприклад, кваліфікаційне посвідчення капітана (судноводія) судна внутрішнього плавання – для капітана (судноводія); кваліфікаційне посвідчення члена палубної команди судна внутрішнього плавання – для стернового, матроса першого класу, матроса, палубного матроса, практиканта; посвідчення суднового радіооператора – для капітана (судново-

дія) та стернового тощо) (п. 7 розділу I Положення № 265 [12]).

Важливими є положення, які стосуються визнання кваліфікаційних документів для цілей внутрішнього плавання. Йдеться про два випадки: 1) наявність чинних дипломів, що відповідають вимогам Конвенції про підготовку і дипломування моряків 1978 р. (абз. 9 ч. 1 ст. 30); 2) наявність кваліфікаційних документів членів екіпажів суден внутрішнього плавання, видані компетентними органами держав – членів Європейського Союзу (ч. 11 ст. 30 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [2]).

У контексті визнання кваліфікаційних документів, які відповідають вимогам Конвенції про підготовку і дипломування моряків 1978 р. необхідно уточнити, що йдеться зокрема про капітанів (судноводіїв), які не зобов'язані отримувати спеціальний дозвіл для здійснення плавання морськими шляхами, віднесеними до переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. Такий перелік затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 09.02.2022 № 136 [13], у якій використано класність водного шляху відповідно до Європейської угоди про найважливіші водні шляхи міжнародного значення від 19.01.1996 [14], до якої Україна приєдналась відповідно до указу Президента України від 28.09.2009 № 767/2009 [15]. Необхідно погодитись із Г.Г. Мошак, який зазначає, що «визнання водних шляхів судноплавними та їх подальшої класифікації надає орієнтири для законотворчості на цю тему в Україні та інших країнах світу» [16, с. 304]. У випадку із визнанням чинності дипломів значення цієї класифікації є визначальним.

Слід відмітити, що положеннями Закону України «Про внутрішній водний транспорт» встановлено, що документи членів екіпажів українських суден внутрішнього плавання, що підтверджують кваліфікацію та надають право на управління суднами внутрішнього плавання видані до набрання чинності цим Законом, підлягають обов'язковому обміну до 31 грудня 2031 року включно (абз. 1 п. 2 розділу XII «Прикінцеві та перехідні положення»), і такі документи втрачають чинність лише з 01.01.2032, що є більш ніж достатнім періодом часу, необхідним для обміну зазначених документів [2].

Окрім того, прогресивним у контексті забезпечення плавного впровадження положень зазначеного Закону є й інше положення, відповідно до якого члени екіпажів українських суден внутрішнього плавання, для яких отримання документів, що підтверджують їхню кваліфікацію, до набрання чинності цим Законом не вимагалось, положення цього Закону стають обов'язковими з 01.01.2032 (абз. 2 п. 2 розділу XII «Прикінцеві

та перехідні положення» Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [2]).

Проте, слід зазначити, що встановлення таких нетипово тривалих періодів часу, на які відтерміновується дія положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [2] в частині кваліфікаційних документів обумовлена не тільки або, навіть, не стільки піклуванням про членів екіпажів, хоча це вочевидь теж враховувалось, а скоріше за все необхідністю надання додаткового часу для забезпечення практичного втілення положень, передбачених Законом України «Про внутрішній водний транспорт». Йдеться зокрема про створення державної кваліфікаційної комісії, утворення та сертифікація навчально-тренажерних закладів, розроблення відповідного функціоналу інформаційно-комунікаційної системи Адміністрації судноплавства у сфері підготовки та дипломування членів екіпажу суден, що дозволяє використання ідентифікаційного номеру члена екіпажу (CID EU) сформованого у базі даних членів екіпажу Європейського Союзу (ECDB) та ідентифікаційного номеру члена екіпажу (CID UA) тощо.

До прикладу, у відповідності до вимог директиви Європейського Союзу від 12.12.2017 № 2017/2397 обов'язковою є підготовка на навчальному тренажері або спеціально обладнаному судні. Зазначена проблема і досі не вирішена, оскільки вартість навчального тренажеру є достатньо високою (близько 700 тисяч євро) та його виготовлення вимагає часу, а використання спеціально обладнаного навчального судна ускладнено їх відсутністю в Україні (у наявності лише одне таке судно у Ізмаїльському морському торговельному порту), але складнощі виникають із його сертифікацією у Регістрі судноплавства України та відповідності вимогам ст. 7.06 ES-TRIN 2017/17 [17], у якій йдеться про навігаційне та інформаційне обладнання судна.

Внаслідок цього наразі проблемним стає питання присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання, оскільки відсутність механізму реалізації законодавчих приписів робить неможливим присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання.

Загалом видача кваліфікаційних посвідчень здійснюється на підставі успішного складання іспиту, що передбачає перевірку теоретичних знань та/або виконання практичних завдань в обсязі та порядку, передбачених відповідними програмами підготовки (абз. 1 ч. 6 ст. 30 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [2]), який проводиться державною кваліфікаційною комісією, у тому числі дистанційно. Насамперед, слід виокремити дві складові іспиту: перевірка теоретичних знань (теоретичний іспит) та виконання практичних завдань (практичний іспит).

Теоретичний іспит проводиться виключно шляхом проходження комп'ютерного іспиту у формі комп'ютерного тестування (абз. 1 п. 1 розділу VII Положення № 265 [12]). Цей іспит є обов'язковим для усіх членів екіпажів суден внутрішнього плавання.

Втім, лише 12.11.2024 наказом № 361 Державною службою морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України було затверджено Перелік питань та відповіді на них [18], питання у якому викладені за темами та відповідними стандартами компетентності з чотирьох варіантів відповідей, серед яких одна є правильною.

Практичний іспит проводиться на спеціальному тренажері (або на судні) у межах кваліфікаційних вимог (абз. 1 п. 3 розділу VI Положення № 265 [12]) і згідно з абз. 5 п. 4 розділу VI Положення № 265 є обов'язковим лише для отримання окремих кваліфікаційних посвідчень членами екіпажів суден внутрішнього плавання, наприклад, кваліфікаційного посвідчення капітана (судноводія) судна внутрішнього плавання; члена палубної команди (стернового); фахівця з перевезень пасажирськими суднами. Примітно, що критерієм, за допомогою якого визначаються випадки обов'язкового складання практичного іспиту є не посада, яку займає член екіпажу суден внутрішнього плавання, а вид кваліфікаційного документа.

Також слід звернути увагу на передбачену можливість проведення іспиту дистанційно. Причому у положеннях абз. 1 ч. 6 ст. 30 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» [2] відсутнє уточнення щодо складової іспиту, яку може бути проведено дистанційно, зокрема перевірки теоретичних знань чи виконання практичних завдань, а також визначення такого порядку проведення іспитів.

У свою чергу в п. 2 розділу VI Положенням № 265 передбачено, що у дистанційному форматі може бути проведено лише практичний іспит, як у навчально-тренажерних закладах за участю державної кваліфікаційної комісії, так і закладами освіти за участю державної кваліфікаційної комісії. Водночас, і у нормах Положення № 265 відсутній детальний порядок проведення іспиту в дистанційному форматі. З урахуванням того, що відповідно до абз. 1 п. 3 розділу VI Положенням № 265 практичний іспит включає перевірку практичних навичок з керування судном або використання судового обладнання на спеціальному тренажері (або на судні) у межах кваліфікаційних вимог [12], стає очевидним, що у дистанційному форматі практичний іспит може бути проведено лише на спеціальному тренажері, оскільки його проведення на судні вимагає особистої участі.

Висновки. Таким чином, приведення національного законодавства у сфері внутрішнього вод-

ного транспорту у відповідність до стандартів Європейського Союзу є складним, тривалим і, нажаль, непозбавленим істотних недоліків, процесом.

Необхідність належного виконання Україною взятих на себе зобов'язань на шляху до повноправного членства у Європейському Союзі вимагає імплементації відповідних стандартів у тому числі у сфері внутрішнього водного транспорту. Обґрунтовано, що з прийняттям Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та Положення № 265 у частині присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання відбувається впровадження положень директиви Європейського Союзу від 12.12.2017 № 2017/2397 та Європейських стандартів кваліфікації у внутрішньому судноплаванні (ES-QIN). Водночас, орієнтованість на довгострокову перспективу ставить під загрозу кадрове забезпечення внутрішнього водного транспорту до моменту повноцінного практичного впровадження норм і стандартів Європейського Союзу у національну практику присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання.

Вважаємо, що через неможливість забезпечення практичного втілення положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та Положення № 265, зокрема щодо утворення та сертифікації навчально-тренажерних закладів, розроблення відповідного функціоналу інформаційно-комунікаційної системи Адміністрації судноплавства у сфері підготовки та дипломування членів екіпажу суден, що дозволяє використання ідентифікаційного номеру члена екіпажу (CID EU) сформованого у базі даних членів екіпажу Європейського Союзу (ECDB) та ідентифікаційного номеру члена екіпажу (CID UA), перевірки практичних навичок з керування судном або використання судового обладнання тощо, на теперішній час повністю унеможливорює присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання.

Література

1. Дунай – транспортна артерія України та екологічний виклик. Альянс Відновлення України. 21.03.2025. URL: <https://www.ukrainerebuild.com.ua/dunaj-transportna-arteriya-ukrayiny-ta-ekologichnyj-vyuklyk/> (дата звернення 15.04.2025).
2. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 № 1054-IX. Дата оновлення: 15.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#top> (дата звернення 15.04.2025).
3. Закон «Про внутрішній водний транспорт»: що зміниться з нового року. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33348.html> (дата звернення: 15.04.2025).
4. Алексеевська Г.С. Внутрішній водний транспорт як фактор економічного розвитку України. *Сучасні доміанти трансформації економіки з урахуванням повоєнних викликів: матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції*, м. Одеса, 14–15 вересня

2023 р. / ред. колегія: Буркинський Б.В. та ін.]. Одеса: ДУ «ІРЕЕД НАНУ», 2023. 181с С. 143–145. URL: <https://impeer.org.ua/wp-content/uploads/2023/10/Zbirnyk-tez-14.09.pdf#page=143> (дата звернення 15.04.2025).

5. Церковна А.В., Рахімі А.М. Внутрішній водний транспорт України: проблеми та перспективи. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2023. Т. 21. Вип. 3 (52). С. 504–528. DOI [https://doi.org/10.18524/2413-9998.2022.3\(52\).275828](https://doi.org/10.18524/2413-9998.2022.3(52).275828) (дата звернення 15.04.2025).

6. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014. Дата оновлення: 30.11.2023. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011/conv#Text (дата звернення 15.04.2025).

7. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: Закон України від 16.09.2014 № 1678-VII. Дата оновлення: 16.09.2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1678-18#n2> (дата звернення 15.04.2025).

8. Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони: постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106. Дата оновлення: 18.09.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення 15.04.2025).

9. Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»): розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 747-р. Дата оновлення: 11.10.2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80#Text> (дата звернення 15.04.2025).

10. Council Directive 96/50/EC of 23 July 1996 on the harmonization of the conditions for obtaining national boatmasters' certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway in the Community. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31996L0050&qid=1745672949295> (дата звернення 15.04.2025).

11. Директива (ЄС) 2017/2397 Європейського Парламенту і Ради від 12 грудня 2017 року про визнання професійних кваліфікацій у внутрішньому судноплаванні та про скасування директив Ради 91/672/ЄЕС та 96/50/ЄС. Дата оновлення: 12.12.2017. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_005-17#Text (дата звернення 15.04.2025).

12. Про затвердження Положення про присвоєння та підтвердження кваліфікації членів екіпажів суден внутрішнього плавання: наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 29.03.2024 № 265. Дата оновлення: 29.03.2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0657-24#Text> (дата звернення 15.04.2025).

13. Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних: постанова Кабінету Міністрів України від 09.02.2022 № 136. Дата оновлення: 09.02.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/136-2022-%D0%BF#top> (дата звернення 15.04.2025).

14. Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ)

від 19.01.1996. Дата оновлення: 28.09.2009. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_342#top (дата звернення 15.04.2025).

15. Про приєднання України до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ): Указ Президента України від 28.09.2009 № 767/2009. Дата оновлення: 28.09.2009. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/767/2009#Text> (дата звернення 15.04.2025).

16. Мошак Г.Г. Правові особливості внутрішніх водних шляхів. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія: Право. 2024. Вип. 86. Ч. 5. С. 300-305. DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.5.43> (дата звернення 15.04.2025).

17. European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels (ES-TRIN)

Edition 2017/1. European Committee for drawing up Standards in the field of Inland Navigation (CESNI). URL: https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2017/07/ES_TRIN_2017_en.pdf (дата звернення 15.04.2025).

18. Про затвердження переліку питань та відповідей на них для комп'ютерного іспиту з метою перевірки теоретичних знань кандидатів на отримання кваліфікаційних документів членів екіпажів суден внутрішнього плавання: наказ Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України від 12.11.2024 № 361. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/pro-zatverdzhennya-pereliku-pitan-ta-vidpovidej-nanih-dlya-kompyuternogo-ispitu> (дата звернення 15.04.2025).