УДК 342.951:656.61:004(477)
DOI https://doi.org/10.32782/TNU-2707-0581/2026.5/28

Кузнєцов С. С.
https://orcid.org/0009-0008-3978-7046
Національний університет «Одеська юридична академія»

ІНСТРУМЕНТИ ІМО У СФЕРІ ЦИФРОВІЗАЦІЇ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА ЇХ РЕАЛІЗАЦІЯ У ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ

У статті аналізуються основні інструменти політики Міжнародної морської організації (ІМО) у сфері діджиталізації морського транспорту та визначаються можливості їх реалізації у законодавстві України. Встановлено, що політика ІМО у сфері цифровізації еволюціонувала від окремих технічних ініціатив до формування комплексної системи міжнародного цифрового морського урядування. Її складниками є «морське єдине вікно» (MSW), електронна сертифікація, стандартизований електронний обмін даними, цифрова ідентифікація та кібербезпека. На основі аналізу документів ІМО запропоновано класифікацію інструментів цифровізації морського транспорту на стратегічні, обов'язкові та рекомендаційні. До перших віднесено проєкт Стратегії ІМО з цифровізації морського транспорту, яким визначено принципи, цілі та основні напрями подальшої цифрової трансформації галузі. До обов'язкових інструментів віднесено Конвенцію про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р., насамперед вимоги щодо функціонування MSW. Проаналізовано рекомендаційні документи ІМО, спрямовані на уніфікацію підходів до створення MSW, організації електронного обміну інформацією та упровадження цифрових технологій у портовій діяльності. Обґрунтовано необхідність комплексного оновлення українського законодавства з метою імплементації відповідних інструментів ІМО. Визначено перспективні напрями удосконалення актів програмно-цільового регулювання, Кодексу торговельного мореплавства України та іншого галузевого законодавства. Особливу увагу приділено правовому забезпеченню функціонування MSW, інтероперабельності інформаційних систем державних органів, розвитку електронного документообігу, використанню електронних транспортних документів і сертифікатів. Підсумовано, що реалізація відповідних заходів сприятиме гармонізації законодавства України з сучасною політикою ІМО та інтеграції національного морського сектору до глобального цифрового середовища морського транспорту.

Ключові слова: *діджиталізація, інноваційний розвиток, мореплавство, судна, морська діяльність, портова діяльність, публічне адміністрування, імплементація, оновлення законодавства, «морське єдине вікно», DocPort.*

Постановка проблеми. Триваюча цифрова трансформація є одним із пріоритетних напрямів розвитку міжнародної логістики. Вона охопила усі види транспортних сполучень та сприяла широкому розгортанню електронного документообігу, цифрових платформ обміну даними, автоматизованих інформаційних систем та інших діджитал-технологій, спрямованих на підвищення ефективності перевезень, безпеки операцій і спрощення адміністративних процедур. Морський транспорт як основа міжнародної торгівлі також зазнає суттєвих змін, пов'язаних із цифровізацією процесів управління судноплавством, портової діяльності та взаємодії між державними органами та учасниками морських перевезень. Важливу роль у формуванні міжнародної політики його цифровізації відіграє Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, далі – ІМО, Організація), що розробляє як обов'язкові міжнародно-правові акти, так і рекомендаційні документи, спрямовані на упровадження цифрових технологій у сфері мореплавства. Упродовж останніх років ІМО послідовно розвиває такі напрями цифровізації, як створення систем «морського єдиного вікна» (Maritime Single Window, далі – MSW), використання електронних сертифікатів і документів, стандартизація електронного обміну даними, концепцію "e-navigation" та забезпечення кібербезпеки морської галузі. Сукупність відповідних документів свідчить

© Кузнєцов С. С., 2026
Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу CC BY 4.0

про формування цілісної політики ІМО щодо цифровізації морського транспорту. Для України дослідження зазначених процесів набуває особливого значення з огляду на необхідність подальшої адаптації національного законодавства до сучасних міжнародних стандартів та кращих практик функціонування морської галузі, а також з урахуванням євроінтеграційного курсу держави і розвитку цифрових публічних сервісів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання цифровізації морського транспорту є предметом значної кількості зарубіжних досліджень технічного (М. Бальдауф, К. Бенедікт, Д. Джіджліо, М. Кітада, В. Пальма, А. Тей, Л. Фрохольдт, С.-Б. Хонг та ін.), управлінського (І. Теотокас, І. Лагудіс, К. Рафтопулу, А. Цвєткова, Ю. Чень Чжоу, І. Вальстрем та ін.) та правничого (С. Кабанас Ареа, Т. Кребс, Х.-Х. Цай та ін.) спрямування. Значна частина робіт присвячена концепції "e-navigation" як одному з ключових напрямів цифрової трансформації морської галузі з середини 2000-х р. Зокрема, М. Бальдауф зі співавторами [1; 2] аналізували реалізацію Стратегічного плану ІМО щодо впровадження цієї концепції, її вплив на безпеку та ефективність судноплавства, а В. Пальма, Д. Джіджліо та А. Тей [3] визначали можливості її використання для оптимізації маршрутів суден. Управлінські аспекти цифрової трансформації морської галузі розглядали І. Теотокас, І. Лагудіс та К. Рафтопулу [4]. Значна кількість правничих досліджень присвячена електронному супроводу торговельних операцій. Так, Т. Кребс [5] обґрунтовує необхідність переходу від паперових коносаментів до електронних транспортних документів на основі узгоджених міжнародних правових підходів, а Х.-Х. Цай [6] досліджує перспективи формування уніфікованого міжнародно-правового режиму використання блокчейн-технологій у цій сфері. Розвиток автономного судноплавства призвів до значної активізації досліджень, присвячених адаптації чинної нормативної бази до його специфіки. Так, С. Кабанас Ареа [7] акцентує увагу на змінах у структурі морської відповідальності за шкоду, спричинену збоями в автономних навігаційних системах, а Ц. Ванг та М. Юань [8] досліджують правові проблеми експлуатації автономних суден, пов'язані з регулюванням викидів вуглецю, шумового забруднення, безпекою мореплавства та пов'язаною з цим відповідальністю.

В українському науковому дискурсі окремі аспекти цифровізації морської галузі розглядаються у контексті галузевого управління (Т. Аверочкіна, О. Аляб'єва, Н. Коваль, Б. Кормич, С. Кузнєцов, Ю. Сергєєв), портової діяльності (Я. Галета, А. Насарая, А. Панчук, М. Рудик) та підвищення її економічної ефективності (О. Воркунова, І. Ларіна, Д. Решетков, Н. Ярова, В. Яровий), а також розвитку безекіпажного судноплавства і забезпечення кібербезпеки (М. Бєлікова, Ю. Георгієвський, О. Дроздов, С. Кузніченко, Д. Лученко, О. Мельник, О. Оніщенко). Так, Б. Кормич та Т. Аверочкіна [9] відзначають, що цифрова трансформація визначатиме подальший розвиток морського сектору, сприяючи вдосконаленню публічного адміністрування, підвищенню ефективності та стійкості морської галузі, а також модернізації її правового регулювання. Ю. Сергєєв [10] звертає увагу на необхідність оновлення адміністративно-правових засад цифровізації морської та портової діяльності через стандартизацію цифрових портових сервісів, формування нормативної бази для автономного судноплавства та взаємодії портів з прилеглими населеними пунктами, а також імплементації рекомендацій ІМО щодо правового статусу моряків.

Разом з тим, аналіз наукових праць свідчить про відсутність комплексного дослідження політики цифровізації морського транспорту, що на теперішній час формується та реалізується ІМО, а також можливостей імплементації відповідних документів у внутрішнє законодавство України.

Постановка завдання. Метою статті є визначення основних напрямів та перспектив реалізації у законодавстві України обов'язкових і рекомендаційних інструментів політики ІМО щодо цифровізації морського транспорту.

Виклад основного матеріалу. Досвід 2020-х років свідчить, що відома консервативність морського транспорту та портової діяльності не стала перешкодою для їх цифровій трансформації, яка перетворилася з окремого напряму технічної модернізації судноплавства і окремих портових операцій на один із пріоритетів діяльності ІМО та стрімкого оновлення підходів до організації роботи портів усього світу. Якщо раніше відповідні ініціативи ІМО були пов'язані переважно з розвитком концепції "e-navigation" та електронного обміну даними, то на теперішній час цифровізація розглядається як комплексний інструмент підвищення ефективності, безпеки та сталості морських перевезень. Так, у 2025 р. Комітет ІМО зі спрощення формальностей (Facilitation Committee, далі – FAL) розпочав розробку комплексної Стратегії цифровізації морського транспорту (IMO Strategy on Maritime Digitalization,

далі – Стратегія), визначивши її як міжгалузеву ініціативу, що має охопити усі напрями діяльності Організації та забезпечити формування взаємопов'язаного, гармонізованого та автоматизованого глобального морського сектору. Для керівництва цим процесом FAL засновано Кореспондентську групу для окреслення сфери охоплення Стратегії, основних цілей та рамок її реалізації, зокрема існуючих та нових технологій і стандартів, що можуть посприяти цифровізації морської галузі, забезпечуючи погодженість дій різних комітетів ІМО [11].

Результати цієї роботи відображено у рішеннях 50-ї сесії FAL (23–27 березня 2026 р.), під час якої схвалено остаточний варіант Стратегії та проголошено цифровізацію в якості наскрізної політики ІМО, що має інтегруватися до Стратегічного плану Організації та ураховуватися у діяльності усіх її органів. Стратегію було спрямовано Комітету із захисту морського середовища (Marine Environment Protection Committee, MEPC), Комітету з безпеки на морі (Maritime Safety Committee, MSC) та Юридичному комітету (IMO Legal Committee, LEG) для подальшого розгляду перед презентацією для схвалення на 35-й сесії Асамблеї ІМО у 2027 році [12]. Відповідно до проєкту Стратегії, її основними принципами є інтероперабельність інформаційних систем, стандартизація даних, забезпечення ефективного обміну інформацією між організаціями та юрисдикціями, належне управління даними, кіберстійкість цифрових систем, інклюзивність цифрової трансформації та застосування найкращих практик управління змінами [13, p. 3–4]. Серед окреслених цілей Стратегії особливого значення набувають підвищення ефективності, безпеки та екологічної сталості морського транспорту, забезпечення виконання міжнародних інструментів ІМО за допомогою цифрових технологій, використання даних для підтримки управлінських рішень та забезпечення стійкості морських інформаційних систем до кіберзагроз і зовнішніх впливів [13, p. 4]. Важливим є те, що сфера дії Стратегії не обмежується окремими цифровими технологіями чи інформаційними системами. Вона поширюється на діяльність усіх органів ІМО, цифрові ініціативи Організації, міжнародні стандарти обміну даними, взаємодію «судно–берег», цифрову ідентифікацію та електронні підписи, а також на питання функціонування морських адміністрацій, портів і судноплавних компаній [13, p. 4–5]. Це свідчить про перехід від фрагментарної цифровізації окремих процесів до формування цілісної політики цифрової трансформації морської галузі.

За своєю правовою природою Стратегія належить до кола програмних, орієнтуючих, політичних документів. Вона не створює обов'язкових для держав міжнародно-правових зобов'язань, а встановлює концептуальні засади подальшого розвитку нормативного регулювання у сфері цифровізації морського транспорту. Таким чином, її можна розглядати в якості акта «м'якого права», призначеного для забезпечення узгодженого розвитку обов'язкових та рекомендаційних інструментів ІМО у відповідній сфері.

Серед обов'язкових інструментів політики ІМО щодо цифровізації морського транспорту центральне місце посідає Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, далі – FAL Convention) [14]. Її метою є спрощення формальностей, що застосовуються до суден, екіпажів, пасажирів і вантажів під час міжнародних морських перевезень. Традиційно реалізація положень FAL Convention пов'язувалася з уніфікацією документів та процедур, однак упродовж останнього десятиліття її розвиток дедалі більше спрямовується на цифровізацію інформаційного обміну між суднами, портами та уповноваженими органами. Знаковим етапом цього процесу стало ухвалення поправок до її Додатка у 2022 р. [15], що передбачили зобов'язання держав забезпечити електронне подання інформації для заходження суден до портів та виходу з них. З 1 січня 2024 р. набрала чинності вимога щодо функціонування такого механізму із застосуванням MSW. Відповідно до Стандарту 1.3bis Додатка до FAL Convention, державні органи повинні створити, підтримувати або забезпечити функціонування MSW для електронного отримання, обміну та обробки інформації, що подається у зв'язку із заходженням, перебуванням або виходом судна з порту. При цьому інформація має подаватися лише один раз і надалі використовуватися усіма уповноваженими органами через єдину систему обміну даними. Фактично концепція MSW адаптувала для сфери морського транспорту загальний принцип "single submission of data", який уже широко використовується у митній справі та міжнародній торгівлі (в Україні – у роботі державного інформаційного веб-порталу «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» Державної митної служби України [16]). Як відзначається ІМО, метою MSW є усунення

дублювання інформації, скорочення адміністративного навантаження на учасників перевезень, прискорення обробки даних та підвищення ефективності взаємодії між державними органами, суб'єктами морської та портової діяльності [17].

Необхідно звернути увагу на те, що MSW є не окремою інформаційною системою, а міжнародно визнаним механізмом (стандартом) організації електронного обміну даними, обов'язковість впровадження якого випливає безпосередньо з положень FAL Convention. Саме тому вимоги щодо створення та функціонування MSW становлять сьогодні найбільш розвинений та юридично обов'язковий елемент політики ІМО щодо цифровізації морського транспорту. Методологію та процеси обміну даними визначає спеціально розроблений ІМО у співпраці з Всесвітньою митною організацією, Європейською економічною комісією ООН, Міжнародною організацією зі стандартизації та Міжнародною гідрографічною організацією Компендіум зі спрощення процедур та електронного бізнесу (IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business, далі – IMO Compendium) [18]. Його значення полягає у стандартизації інформації, подання якої передбачене FAL Convention, він не створює нових інформаційних зобов'язань, а є інструментом гармонізації даних та їх електронного обміну. Інструмент охоплює електронне представлення даних щодо генеральної декларації судна, вантажної декларації, суднових ролей та списків пасажирів, небезпечних вантажів, портового контролю, повідомлень про баластні води, приймання відходів, маси контейнерів, електронних бункерних накладних, електронних коносаментів та інших процесів, пов'язаних із функціонуванням MSW. Таким чином, якщо MSW визначає організаційну модель електронної взаємодії учасників морських перевезень, то IMO Compendium формує стандартизовану інформаційну основу такої взаємодії. У сукупності ці інструменти є основою обов'язкового сегмента політики ІМО щодо цифровізації морського транспорту та створюють передумови для подальшого розвитку електронного документообігу у морській галузі.

Ще одним специфічним інструментом ІМО, спрямованим на скорочення адміністративного навантаження на морські адміністрації, судновласників, екіпажі та органи контролю держави порту, є електронні сертифікати. Керівні принципи щодо їх використання було оновлено у 2025 р. [19] та відзначено, що Адміністрації (уряди або спеціально призначені ними органи), які використовують електронні сертифікати, мають забезпечити їх відповідність таким вимогам: дійсність та узгодженість відповідно до формату та змісту, що вимагаються відповідними міжнародними правилами; захищеність від редагування, модифікацій або переглядів, окрім тих, що дозволені емітентом або Адміністрацією; наявність унікального номеру відстеження та інших даних, що використовуються для перевірки, видимого підтвердження джерела видачі, а також електронного підпису. Адміністрації, що використовують веб-сайти для онлайн-перегляду або перевірки електронних сертифікатів, мають забезпечити створення та управління ними відповідно до встановлених стандартів інформаційної безпеки для контролю доступу, запобігання шахрайству, стійкості до кібератак, техногенних та стихійних лих. Застосовувані електронні підписи мають відповідати схваленим Адміністрацією стандартам автентифікації.

Необхідно звернути увагу на те, що використання електронних сертифікатів не є обов'язковим для держав відповідно до чинних міжнародних угод. Проте у випадку схвалення Адміністрацією рішення про їх застосування вона повинна забезпечити відповідність таких сертифікатів вимогам, визначеним Керівними принципами ІМО щодо автентичності, цілісності, захищеності та можливості перевірки. Таким чином, електронна сертифікація поєднує ознаки рекомендаційного та обов'язкового регулювання: факультативним є саме її впровадження, тоді як порядок використання підпорядковано міжнародним стандартам.

Рекомендаційні інструменти становлять найбільш численну групу документів ІМО у сфері цифровізації морського транспорту. На відміну від міжнародних конвенцій, вони не створюють юридично обов'язкових правил для держав, проте відіграють важливу роль у формуванні єдиних підходів до упровадження цифрових технологій, розвитку інформаційної взаємодії та забезпечення сумісності національних і міжнародних цифрових систем. Одним із найбільш важливих рекомендаційних інструментів цієї групи є Керівні принципи щодо створення MSW, затверджені циркуляром FAL.5/Circ.42/Rev.4 [20]. Документ містить рекомендації щодо проєктування, створення та модернізації систем MSW, забезпечення їх інтероперабельності, використання стандартизованих наборів даних, а також реалізації принципу "single submission of data". Незважаючи на рекомендаційний характер, саме цей документ визначає модель практичної реалізації вимог FAL Convention щодо функціонування MSW, він також містить неодно-

разові посилання на IMO Compendium як довідковий інструмент для реалізації механізму MSW.

Важливе значення для цифровізації портової діяльності мають Керівні принципи щодо електронного обміну експлуатаційними даними під час заходжень суден до порту, затверджені циркуляром FAL.5/Circ.52 [21]. Їх метою є гармонізація процедур обміну інформацією між суднами, портами, терміналами та іншими учасниками портових операцій для оптимізації планування суднозаходжень, скорочення часу перебування суден у портах та підвищення ефективності логістичних процесів. У документі підкреслюється необхідність використання стандартизованих цифрових повідомлень і забезпечення сумісності між різними інформаційними платформами.

У цілому рекомендаційні інструменти ІМО виконують функцію методичного та організаційного забезпечення цифрової трансформації морського транспорту. Саме через такі документи Організація апробує нові підходи до цифровізації, формує міжнародні стандарти обміну даними та створює передумови для подальшого закріплення найбільш успішних практик у міжнародно-правових актах обов'язкового характеру. І хоча впровадження, наприклад, електронних сертифікатів залишається дискреційним рішенням держав, рекомендації з цього питання фактично формують міжнародний стандарт їх використання та взаємного визнання.

З метою імплементації положень зазначених актів та приведення внутрішнього морського, портового та природоохоронного законодавства у відповідність до глобальних трендів цифровізації та інноваційного розвитку в Україні необхідно продовжувати роботу щодо комплексного оновлення нормативно-правової бази на кількох рівнях. Насамперед йдеться про модернізацію програмно-цільових документів довгострокового планування розвитку галузі, Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ України) [22], а також іншого галузевого законодавства і актів локального регулювання.

На рівні програмного регулювання доцільним видається відображення цілей і принципів цифровізації морського транспорту, сформульованих Стратегією ІМО, у документах довгострокового планування розвитку морської, портової та поєднаної з ними природоохоронної сфер. Зокрема, потребує актуалізації Морська доктрина України [23], яка хоча й містить окремі положення щодо електронного документообігу у портах та створення «системи електронного обміну інформацією, в тому числі за принципом "єдиного вікна", та автоматизованої обробки документів», а також «функціонування в портах інформаційних систем, програмних продуктів, необхідних для здійснення прикордонного, митного, інших видів державного контролю та оформлення товарів і транспортних засобів» (розділ «Розвиток портової діяльності»), проте не формує цілісного бачення цифрової трансформації морської галузі, не визначає напрямів розвитку електронної сертифікації та не враховує появу обов'язкових міжнародних вимог щодо функціонування MSW (при цьому фрагментарно все ж згадує про нього), стандартизованого обміну даними, кібербезпеки та інших інструментів, що на теперішній час становлять основу політики ІМО у сфері цифровізації. Крім того, документ не враховує суттєвих змін у функціонуванні морської галузі, зумовлених пандемією COVID-19 та повномасштабною збройною агресією проти України.

Ще більш обмежено питання цифровізації відображені у Морській природоохоронній стратегії України [24]. Фактично єдиною згадкою про використання цифрових технологій є положення щодо створення інформаційної системи прогнозування переміщення нафтопродуктів на поверхні моря. Водночас сучасні підходи до охорони морського середовища дедалі більше ґрунтуються на використанні цифрових технологій моніторингу, автоматизованого збору та обробки екологічних даних, супутникового спостереження, інтегрованих інформаційних систем та електронного обміну інформацією між уповноваженими органами. Урахування таких напрямів у стратегічних документах набуває особливого значення з огляду на екологічні наслідки збройної агресії проти України та необхідність післявоєнного відновлення довкілля.

Відповідно до Стратегії розвитку морських портів України [25] передбачається впровадження «інформаційної системи "Морське вікно" з подальшою її інтеграцією в інформаційні системи фіскальних та контролюючих органів» та «сучасних інформаційних систем із високим рівнем захисту від кіберзагроз». Водночас, декларуючи інноваційний розвиток портів на основі концепцій «смарт-порт», «енергоефективний порт» та «зелений порт», документ не розкриває змісту відповідних напрямів. На нашу думку, такий підхід має як переваги, так і недоліки. З одного боку, він забезпечує необхідну гнучкість планування в умовах стрімкого розвитку технологій, з іншого – не дозволяє належним чином відобразити ті стратегічні

напрями розвитку морської галузі, які уже набули визначального значення у міжнародній практиці та знайшли відображення у сучасній політиці ІМО щодо цифровізації морського транспорту.

Наступний напрям реалізації діджитал-ініціатив ІМО у внутрішньому законодавстві представлений оновленням КТМ України, чинна редакція якого формувалася в умовах переважання паперового документообігу та лише частково ураховує сучасні тенденції цифровізації морської галузі. У зв'язку з цим доцільним видається подальше розширення та систематизація положень Кодексу, спрямованих на використання електронних документів, електронних сертифікатів, електронних записів і повідомлень під час здійснення адміністративних процедур у сфері торговельного мореплавства. На теперішній час у ст. 39 передбачено, що «у випадках, передбачених законодавством та/або міжнародними договорами України, суднові документи можуть бути на судні в електронному вигляді», а про електронний документообіг згадується у нормах про окремі реєстраційні процедури стосовно суден (ст. 27). Електронні коносаменти, порядок та особливості використання яких активно досліджуються у сучасній науковій літературі, чинною редакцією КТМ України прямо не урегульовані. Попри відсутність прямої заборони на їх використання, відсутність спеціальних норм щодо їх статусу, порядку видачі, передачі та підтвердження автентичності створює правову невизначеність щодо їх практичного застосування. У зв'язку з цим перспективним видається нормативне закріплення можливості використання електронних коносаментів та інших електронних транспортних документів з урахуванням міжнародних стандартів, що формуються у межах діяльності ІМО, ЮНСІТРАЛ та інших міжнародних організацій.

Окремим напрямом імплементації політики цифровізації морського транспорту ІМО є також оновлення іншого галузевого законодавства та підзаконних нормативно-правових актів. Насамперед це стосується Закону України 17 травня 2012 р. «Про морські порти України» [26], положення якого доцільно доповнити нормами щодо електронного обміну даними між суднами, портами, портовими операторами та органами державної влади. З урахуванням вимог FAL Convention перспективним є нормативне закріплення механізму MSW та забезпечення його з уже функціонуючими в Україні інформаційними системами, зокрема «Єдиним вікном для міжнародної торгівлі», системами портових співтовариств, електронними базами даних органів, залучених до функціонування портів. Такий підхід цілквито відповідає принципам інтероперабельності та одноразового подання даних, які послідовно впроваджуються ІМО через FAL Convention, IMO Compendium та супутні інструменти.

Необхідно відзначити, що окремі елементи MSW уже функціонують в Україні. Зокрема, ДП «Адміністрація морських портів України» впроваджено інформаційну систему "DocPort", призначену для електронної взаємодії між судновими агентами, портовими операторами, адміністраціями морських портів та державними органами під час оформлення заходу суден до портів та виходу з них. Водночас система "DocPort" не є MSW у розумінні FAL Convention, а виступає одним із технологічних компонентів його майбутньої національної реалізації [27]. У зв'язку з цим вона може розглядатися як основа для подальшого формування в Україні повноцінного MSW шляхом інтеграції з державними інформаційними ресурсами та базами даних відповідно до вимог ІМО. Першими кроками у цьому напрямку стала розпочата у 2025 р. інтеграція "DocPort" із системою «Єдине вікно для міжнародної торгівлі» Державної митної служби України [28], а у 2026 р. – автоматизований обмін даними з Державною прикордонною службою України [29].

Спрямованим на упровадження цифрових інструментів у морській сфері є Проєкт Закону № 14344 від 30.12.2025 р. про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах [30], що передбачає внесення змін до КТМ України стосовно регулювання роботи інформаційно-комунікаційної системи суден та українського MSW, під яким у документі «розуміється програмно-технічний комплекс для подання, отримання, обміну та пересилання в електронний спосіб інформації про захід суден в морський порт». Запропоновані положення у цілому відповідають підходам ІМО щодо впровадження MSW та можуть розглядатися як один із перших кроків з імплементації відповідних міжнародних стандартів у національне законодавство. Робота України щодо впровадження MSW підкреслюється також у Національній програмі адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis ЄС), затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 1 квітня 2026 р. № 438 [31].

Поряд із зазначеними аспектами, подальшого розвитку потребує і правове регулювання електронного документообігу. Хоча загальні засади використання електронних документів, електронної ідентифікації та довірчих послуг визначені законодавством України, ними не враховуються особливості міжнародного морського судноплавства та специфіки документів, що використовуються під час здійснення морських перевезень. У зв'язку з цим доцільним є нормативне врегулювання порядку використання електронних суднових документів, електронних сертифікатів та інших цифрових інструментів у діяльності уповноважених органів, портів та інших стейкхолдерів. Важливим напрямом також є реалізація міжнародних стандартів управління даними та кібербезпеки, зокрема щодо захисту інформаційних систем, забезпечення цілісності електронних даних і протидії кіберзагрозам під час обміну інформацією. Урахування відповідних рекомендацій ІМО сприятиме інтеграції національної морської інфраструктури до глобального цифрового середовища морського транспорту.

Висновки. Як показали результати дослідження, політика ІМО у сфері цифровізації еволюціонувала від окремих галузевих технічних проєктів до формування комплексної системи міжнародного цифрового морського урядування, елементами якої є MSW, електронна сертифікація, стандартизований обмін даними, кібербезпека та майбутня комплексна Стратегія цифровізації морського транспорту. Результати опрацювання документів ІМО свідчать, що реалізація політики цифровізації морського транспорту здійснюється за допомогою трьох основних груп інструментів: стратегічних, обов'язкових та рекомендаційних. При цьому між зазначеними групами існує функціональний взаємозв'язок: стратегічні документи визначають напрями розвитку, обов'язкові інструменти закріплюють мінімально необхідні стандарти, а рекомендаційні забезпечують механізми їх практичної реалізації та подальшого розвитку. До першої групи належать документи політичного характеру, що визначають загальні напрями цифрової трансформації морської галузі. Другу групу становлять міжнародно-правові акти, положення яких є обов'язковими для держав-учасниць відповідних міжнародних договорів. Третю – рекомендаційні документи ІМО, спрямовані на уніфікацію підходів до використання цифрових технологій та сприяння їх практичному впровадженню.

Дослідження також засвідчило, що імплементація відповідних інструментів ІМО в Україні потребує комплексного оновлення національного законодавства. Воно має охопити програмні документи, Кодекс торговельного мореплавства України та спеціальне галузеве законодавство, зокрема щодо створення правових засад функціонування MSW, забезпечення інтероперабельності морських інформаційних систем, використання електронного документообігу та впровадження міжнародних стандартів управління даними і кібербезпеки. Реалізація зазначених заходів сприятиме гармонізації законодавства України з сучасними тенденціями розвитку судноплавства і портової діяльності та створить необхідні передумови для інтеграції національного морського сектору до глобального цифрового простору морського судноплавства та міжнародної торгівлі.

Список літератури:

1. Baldauf M., Hong S.-B. Improving and Assessing the Impact of e-Navigation applications. *International Journal of E-Navigation and Maritime Economy.* 2016. Vol. 4. P. 1–12. https://doi.org/10.1016/j.enavi.2016.06.001

2. Baldauf M., Kitada M., Froholdt L. The role of VTS operators in new maritime safety situations: when conventional and autonomous ships meet. *Application of Emerging Technologies*. T. Ahram & W. Karwowski (Eds.). AHFE International Conference. USA, AHFE Open Access, 2023. Vol 115. https://doi.org/10.54941/ahfe1004339

3. Palma V., Giglio D., Tei A. Investigating the influence of e-navigation and S-100 over the computation of the weather route. *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2024. Vol. 23. P. 457–475. https://doi.org/10.1007/s13437-024-00344-7

4. Theotokas I.N., Lagoudis I.N., Raftopoulou K. Challenges of maritime human resource management for the transition to shipping digitalization. *Journal of Shipping and Trade*. 2024. Vol. 9(6). https://doi.org/10.1186/s41072-024-00165-0

5. Krebs T. Electronic bills of lading, transnational and English law: blocking the blockchain? *Uniform Law Review*. 2023. Vol. 28(3–4). P. 323–338, https://doi.org/10.1093/ulr/unad022

6. Tsai, H.-H. Electronic Bills of Lading and Blockchain Technology: A Regulatory Perspective. *Journal of Marine Science and Technology–Taiwan*. 2026. Vol. 34(1). Art. 7. https://doi.org/10.51400/2709-6998.2817

7. Cabañas Area S. Between Limitation and Non-Limitation: Regulatory Overlap between the LLMC and Directive (EU) 2024/2853 in Autonomous Shipping. *Lex Portus*. 2026. Vol. 12(2). P. 28–39. https://doi.org/10.62821/lp12202

8. Wang J., Yuan M. Regulation of maritime autonomous surface ships on carbon emissions and marine pollution: Context, challenges, responses. *Marine Policy*. 2026. Vol. 186. 107020. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2025.107020

9. Кормич Б.А., Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування морського сектору: цифровізація, автоматизація та оновлення правового базису. *Право та державне управління*. 2024. № 1. С. 294–301. https://doi.org/10.32782/pdu.2024.1.41

10. Сергєєв Ю.В. Адміністративно-правові засади діджиталізації морської галузі України: від сервісів для плавскладу до «смарт-портів» та автономного судноплавства. *Український політико-правовий дискурс*. 2025. № 17. https://doi.org/10.5281/zenodo.17839246

11. IMO to develop global strategy for maritime digitalization. URL: https://surl.li/kioiwk (дата звернення: 11.06.2026 р.).

12. Facilitation Committee approves digitalization strategy and cyber security measures. URL: https://surl.li/iomjxo (дата звернення: 11.06.2026 р.).

13. IMO Strategy on Maritime Digitalization. FAL 50/20/Add.1. Annex 7. 2026. URL: https://surl.li/pqblke (дата звернення: 12.06.2026 р.).

14. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965. URL: https://www.mofa.go.jp/policy/treaty/submit/session162/agree-5.pdf (дата звернення: 12.06.2026 р.).

15. Report of the Facilitation Committee on Its Forty-Sixth Session. FAL 46/24/Add.1. 2022. URL: https://surl.li/rztlwm (дата звернення: 15.06.2026 р.).

16. Єдиний державний інформаційний веб-портал «Єдине вікно для міжнародної торгівлі». URL: https://cabinet.customs.gov.ua (дата звернення: 15.06.2026 р.).

17. Guidelines for setting up a Maritime Single Window. FAL.5/Circ.42/Rev.3. 2024. URL: https://surl.lt/cohwvs (дата звернення: 15.06.2026 р.).

18. The IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business. URL: https://www.imo.org/en/ourwork/facilitation/pages/imocompendium.aspx (дата звернення: 15.06.2026 р.).

19. Report of the Facilitation Committee on Its Forty-Eighth Session. FAL 49/22/Add.1. 2025. Annex 6. URL: https://surl.li/lwzyzm (дата звернення: 15.06.2026 р.).

20. Guidelines for Setting up a Maritime Single Window. FAL.5/Circ.42/Rev.4. 2025. URL: https://surl.li/kczbgn (дата звернення: 25.06.2026 р.).

21. Guidelines for Harmonized Communication and Electronic Exchange of Operational Data for Port Calls. FAL.5/Circ.52. 2023. URL: https://surl.li/atzlri (дата звернення: 25.06.2026 р.).

22. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text (дата звернення: 27.06.2026 р.).

23. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 № 1108). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text (дата звернення: 27.06.2026 р.).

24. Морська природоохоронна стратегія України, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2021 № 1240-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-р#Text (дата звернення: 27.06.2026 р.).

25. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 № 1634-р). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-р#Text (дата звернення: 27.06.2026 р.).

26. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text (дата звернення: 27.06.2026 р.).

27. АМПУ запустила морський модуль системи DocPort в тестовому режимі в порту Південний. URL: https://surl.li/zrxnpg (дата звернення: 27.06.2026 р.).

28. Митниця та АМПУ об'єднують інформаційні системи: як DocPort змінить роботу в портах. URL: https://surl.li/joypcj (дата звернення: 28.06.2026 р.).

29. АМПУ і Держприкордонслужба переходять на автоматичний обмін даними через DocPort. URL: https://surl.li/vbnefg (дата звернення: 28.06.2026 р.).

30. Проєкт Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах, № 14344 від 30.12.2025. URL: https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/59445 (дата звернення: 29.06.2026 р.).

31. Національна програма адаптації законодавства України до права Європейського Союзу (acquis ЄС), затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 1.04.2026 № 438. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/438-2026-п#Text (дата звернення: 29.06.2026 р.).

Kuznietsov S. S. THE IMO INSTRUMENTS FOR MARITIME TRANSPORT DIGITALIZATION AND THEIR IMPLEMENTATION IN UKRAINIAN LEGISLATION

The article analyzes the main instruments of policy of the International Maritime Organization (the IMO) in the sphere of digitization of maritime transport and determines the possibilities of their implementation in the legislation of Ukraine. It has been determined that the IMO's policy in the sphere of digitalization has evolved from the individual technical initiatives to the formation of a comprehensive system of the international digital maritime governance. Its components are the Maritime Single Window (the MSW), electronic certification, standardized electronic data exchange, digital identification and cybersecurity. Based on the analysis of the IMO's documents, a classification has been proposed of instruments for the digitalization of maritime transport into strategic, mandatory and recommendatory. The first is the draft of the IMO Strategy on Maritime Digitalization, which defines the principles, goals and main directions of further digital transformation of the industry. The mandatory instruments include the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic 1965, primarily the requirements for the functioning of the MSW. The IMO's recommended documents have been analyzed, which are aimed at unifying approaches to the creation of the MSW, the organization of electronic information exchange and the introduction of digital technologies in port activities. The need has been substantiated for a comprehensive update of the Ukrainian legislation in order to implement the relevant IMO's tools. The prospective directions have been determined for improving the acts of program-target regulation, the Merchant Shipping Code of Ukraine and other sectoral legislation. The particular attention has been paid to the legal support of the functioning of the MSW, the interoperability of the information systems of state bodies, the development of electronic documentary turnover, the use of electronic transport documents and certificates. It has been summed up that the realization of the appropriate measures will contribute to the harmonization of the Ukrainian legislation with the current policy of the IMO and the integration of the national maritime sector into the global digital environment of maritime transport.

Keywords: *digitalization, innovative development, navigation, ships, maritime activities, port activities, public administration, implementation, legislative modernization, maritime single window, DocPort.*

Дата першого надходження статті до видання: 28.08.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 14.09.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті: 18.11.2026