

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.5.04>**Володимир Шемонаєв,**

канд. юрид. наук, доцент,

капітан далекого плавання,

Національний університет «Одеська морська академія»

НАЦІОНАЛЬНІ ТА МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ НАДЗВИЧАЙНИХ ДІЙ У РАЗІ ЗАХИСТУ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА ЯК СКЛАДОВА ЧАСТИНА СТАНДАРТІВ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

Сьогодні близько 60% споживаних у світі нафти і нафтопродуктів перевозиться морським транспортом, що становить 40% від перевезених морем вантажів. За останні роки танкерні перевезення зросли більше ніж на 80%, що істотно збільшує ризик аварійних забруднень.

Морській практиці відомі численні випадки аварійних нафтових забруднень, які спричинили колосальний збиток морському середовищу і пов'язаним з нею інтересам прибережних держав. Міжнародно-правові проблеми дії у стані крайньої необхідності наочно проявилися за невтручання влади прибережних держав. Так під час аварії грецького супертанкера «Престиж» у 2002 р., який протягом майже тижня терпів лихо біля берегів Іспанії, за явної бездіяльності влади цієї країни зношений корпус танкера розламався сам, після чого він затонув, викликавши масове забруднення [1, с. 78].

Проблеми застосування національних стандартів безпеки мореплавання за загрози аварійного забруднення виявилися в 2007 р., коли в результаті сильного шторму в Керченській протоці зазнали лиха і затонули танкер «Волгокефть – 139», а також кілька інших суден. Основними причинами виникнення надзвичайної ситуації послужили недотримання встановленого порядку заходу і перебування суден у районі Керченської протоки та неприйняття Капітаном порту надзвичайних дій для відходу суден у безпечний район за зміни гідрометеорологічної обстановки.

На основі викладеного можна зробити висновок про те, що, по-перше, світова спільнота держав не завжди в змозі своєчасно та належним чином протистояти забрудненню Світового океану, по-друге, як і раніше, актуальне розроблення нових міжнародних і національних техніко-правових стандартів надзвичайних дій із захисту морського середовища від забруднення, що застосовуються в тому числі й у стані крайньої необхідності [2, с. 78].

У жовтні 2008 р. на брифінгу, присвяченому прийняттю Найробіської угоди про попередження морських аварій, генеральний секретар Міжнародної морської організації Е. Мітропулос закликав прибережні держави «за можливості швидше заповнювати прогалини в існуючих міжнародних конвенціях із метою уніфікації міжнародних норм і стандартів, націлених на забезпечення попередження аварій поза територіального моря, і тим самим надавати допомогу ІМО в забезпеченні навігації та захисту навколишнього (морського) середовища [3, с. 48].

Ключові слова: нафтопродукти, морський транспорт, танкерні перевезення, стандарти безпеки, масове забруднення, територіальне море.

Постановка проблеми. В останні роки загострилася проблема контролю з боку прибережних держав по відношенню до іноземних суден, що заходять в їхні порти, які не відповідають міжнародно-правовим стандартам безпеки мореплавства. У зв'язку із цим найбільш актуальним аспектом міжнародно-правового захисту Світового океану від аварійного забруднення із суден є чітка регламентація повноважень держави прапора судна, прибережної держави та держави порту з метою забезпечення однакового й ефективного

застосування міжнародно-правових стандартів надзвичайних дій.

Науковий аналіз проблем, пов'язаних із безпекою мореплавання і захистом морського середовища в Україні, здійснювався багатьма вітчизняними вченими. Серед них слід назвати В.В. Демиденко, А.Н. Шемякіна, А.О. Балобанова та ін., які створили фундаментальну базу для подальшого дослідження питань, що розглядаються.

Під час написання статті були також використані праці зарубіжних учених-

міжнародників (Ф. Антуан, У. Баском, П. Бірн, А. Бойл, М. Боуман, Д. Брюейкер та ін.).

Метою статті є всебічний та комплексний аналіз міжнародно-правових стандартів надзвичайних дій під час захисту Світового океану від аварійного забруднення з морських суден і вироблення пропозицій щодо вдосконалення міжнародно-правових актів і українського законодавства у зазначеній сфері.

Виклад основного матеріалу. «Стандарти надзвичайних дій під час захисту морського середовища від аварійного забруднення із суден» є складовою частиною міжнародних та національних стандартів безпеки мореплавання, являють собою конвенційні і національні техніко-правові стандарти дій Капітана та інших членів екіпажу аварійного судна у разі забруднення або загрози забруднення, включаючи дії в стані крайньої необхідності.

Стандарти надзвичайних дій поділяються на два види:

– попереджувальні стандарти надзвичайних дій на етапі до початку матеріалізації небезпеки для морського середовища;

– рятувальні стандарти надзвичайних дій на етапі після початку матеріалізації небезпеки (при отриманні судном аварійного навігаційного попередження про наближення шквалу, покинутому екіпажем судні, напівзатоплених невідомих об'єктах і т. д.).

Загальним для попереджувальних і рятувальних стандартів надзвичайних дій є те, що ті та інші застосовуються в умовах небезпеки, хоча і різною мірою.

Так, якщо Капітан і екіпаж судна, що перевозить нафту, отримали навігаційне попередження про наближення потужного шквалу, урагану, цунамі або самі встановили таку можливість, то вони тим самим виявили наявність небезпеки, що вимагає застосування запобіжних стандартів надзвичайних дій щодо забезпечення безпеки судна. Слід підготувати судно «по-штормовому», тобто закриття всіх трюмів, люків, дверей, ілюмінаторів, шахт, проходів у водонепроникних перегородках, кріплення всіх стріл, кранів, якорів, якірних ланцюгів, трапів, палубного вантажу та інших предметів, що переміщуються, підготовка головних двигунів до негайної роботи. Змінити курс та швидкість судна, якщо відомо можливий напрямок на шквал, ураган, цунамі, що наближається, маючи на увазі, що їх найдоцільніше зустрічати, направивши ніс судна до вітру. Якщо є можливість і час, щоб зайти в безпечну бухту або сховатися за будь-яким островом, то не слід нехтувати такою можливістю [4, с. 48].

У разі аварійного розливу нафтопродуктів із судна Капітану рекомендується зробити основні рятувальні дії, у тому числі вжити заходів щодо зменшення скидання або забруднення (відключення, відсікання або герметизацію джерела забруднення), виконати необхідні маневри із судном (зупинити судно, встати на якір, змінити якірну стоянку та ін.), вжити заходів із використання спеціального обладнання з очищення акваторії від забруднення та ін.

Виконання всіх зазначених дій здійснюється у разі крайньої необхідності, оскільки потрібно рятувати людей, судно і навколишнє середовище, тобто цінності незрівнянно більші, ніж викликані застосуванням попереджувальних стандартів надзвичайних дій. Виникають затрати, що виражаються в тому, що екіпаж вимушено виконує низку робіт форс-мажорного характеру, відволікаючись тим самим від своєї нормальної роботи з експлуатації судна. Витрати виникають також через запізнення приходу судна за призначенням, через пошкодження судна разом із вантажем, через накладення на судновласника різних майнових санкцій у зв'язку з порушенням умов перевезень вантажів і пасажирів та ін.

Класифікація надзвичайних повноважень означатиме, що за тлумачення їх у широкому сенсі Капітан та екіпаж мають право і зобов'язані виконувати будь-яку роботу, необхідну для нормальної експлуатації судна як у сприятливих, так і в надзвичайних умовах, а за тлумачення у вузькому сенсі вони зобов'язані виконувати тільки надзвичайну роботу, пов'язану з конкретним видом небезпеки.

За своєю сутністю стандарти надзвичайних дій та дій у разі крайньої необхідності під час захисту морського середовища від аварійного забруднення із суден доцільно класифікувати на: внутрішні (на судні) і зовнішні (за межами судна); обов'язкові (для екіпажу) і добровільні (для рятувальників всіх видів); комплексні і прості; оплатні (для рятувальників) і безоплатні (для екіпажу аварійного судна); окрім випадків виконання надзвичайних операцій із ризиком для життя членів екіпажу, повністю або частково успішні або безуспішні; договірні і позадоговірні операції.

Відповідно до норм звичайного права та положень міжнародних конвенцій, у разі виникнення такої загрози забруднення держава зобов'язана негайно повідомити інші держави, яких можуть торкнутися ці забруднення, а також компетентні міжнародні організації з метою забезпечення сучасної допомоги і рятування та попередження або мінімізації негативних наслідків. Особливі правила передбачені на випадок

застосування екіпажем аварійного судна і рятувальниками хімічних речовин із метою локалізації або ліквідації забруднення. Зазначені речовини можуть застосовуватися тільки в разі крайньої необхідності та за наявності згоди прибережної держави. При цьому спеціально обумовлюється, що у разі відсутності контактної адреси або у разі занадто великої затримки в налагодженні безпосереднього зв'язку з відповідальною владою Капітану рекомендується зв'язатися з найближчим рятувально-координаційним центром у спрощеному порядку «найшвидшим доступним йому способом».

Це призводить до необхідності надати прибережним державам право регулювати умови передачі інформації суднами про загрозу аварійного забруднення в їх винятковій економічній зоні або територіальному морі. Такі дії достатньою мірою відповідають інтересам прибережної держави і цілям зміцнення позицій держави прапора судна і не суперечать регулятивній та виконавчій юрисдикції держав у сфері міжнародно-правової охорони морського середовища.

Незважаючи на те що правова конструкція «дії у разі крайньої необхідності» досить часто використовується в міжнародному та національному морському праві (інститут загальної аварії, інститут рятування, інститут запобігання зіткненню суден на морі та ін.), досі не розроблено чіткого й єдиного для всіх правових інститутів визначення поняття «крайня необхідність». Окрім того, специфіка морського права не дає змоги використовувати відповідні норми з інших галузей права.

Дії у разі крайньої необхідності набувають статус допустимих лише за певних умов наявності серйозної небезпеки для об'єкта, що захищається, заподіяння шкоди меншої, ніж та, яка могла б бути. Стандарти надзвичайних дій на морі також вимагають наявності зазначених умов. Разом із тим інститут надзвичайних дій у морському праві передбачає також додаткову умову: у результаті таких дій повинен бути досягнутий позитивний результат.

Специфіка дій у стані крайньої необхідності не дає змоги страховику звинуватити судовласника в неправомірності його дій і на цій підставі відмовитися платити страхове відшкодування. Інакше кажучи, частина або весь збиток від забруднення буде відшкодовано страховою компанією.

Будь-які безуспішні надзвичайні дії будуть розглядатися як неправомірні, як складова частина тих упущень і помилок Капітана та екіпажу, які призвели до виникнення небезпеки [5, с. 48].

Надзвичайні дії у стані крайньої необхідності під час рятування людей, судна, вантажу і довкілля від загальної для всіх небезпеки становлять особливий вид крайньої необхідності, властивий поряд з інститутом загальної аварії інституту забезпечення безпеки мореплавання.

Прибережні держави наділені правом на втручання за межами їхнього територіального моря в разі експлуатації іноземного судна, здатного заподіяти реальну і неминучу шкоду морському середовищу, що служить важливою гарантією захисту від ризиків (особливу небезпеку становлять нафтові танкери та інші судна, що перевозять отрути або небезпечні речовини). Отже, відповідні норми застосовні не тільки у разі зіткнення суден та посадки на мілину, а й у разі виникнення інших морських аварій або подій на борту судна чи поза ним, у результаті яких виникає небезпека забруднення моря й узбережжя нафтою або іншими небезпечними речовинами.

Згідно зі сформованою практикою, формальною умовою правомірності надзвичайних заходів є їх суворе відповідність конвенційним нормам.

Істотним недоліком Конвенції щодо втручання у відкритому морі у разі аварій, що призводять до забруднення нафтою, 1969 р. видається те, що дана норма не містить будь-яких спонукальних стимулів для рятувальників безпосередньо до рятування морського середовища. Разом із тим ця проблема була вирішена в Конвенції про рятування 1989 р. й акцентувала увагу саме на «екологічному» аспекті рятування. Переслідуючи мету захисту особистих майнових інтересів судовласників і рятувальників, Конвенція 1989 р. не зачіпає інтересів прибережних держав, але тим не менше вимагає, щоб вони забезпечили доступ до портів, якщо це необхідно для рятувальних операцій.

Очевидно, що основне призначення втручання у відкритому морі у разі загрози аварійного забруднення полягає у тому, щоб запобігти або зменшити шкоду морському середовищу і тим самим забезпечити захист пов'язаних із нею інтересів прибережних держав. Таке втручання відноситься до дій у стані крайньої необхідності та може здійснюватися тільки у разі близької небезпеки і лише тоді, коли це можливо, після застосування традиційних конвенційних і звичайних стандартів надзвичайних дій. При цьому необхідно, щоб ще до початку втручання проводилися обов'язкові консультації про спільні рятувальні операції між Капітаном аварійного судна і владою прибережної держави.

Небезпека забруднення поділяється на первинну, тобто загрозу власне забруднення навколишнього середовища і об'єктів нафтою та речовинами іншими ніж нафта, і вторинну, що виникає вже після того, як забруднення сталося і почалася його ліквідація, що супроводжується виникненням загрози пожеж, вибухів, загибелі флори і фауни, блокадою місць відпочинку, промислу, гідротехнічного будівництва та ін.

Аналіз судової та арбітражної практики дає змогу зробити висновок про те, що практично будь-яке забруднення, спричинене аварією із судном, небезпечно не тільки для навколишнього середовища, а й для самого аварійного судна (загроза пожеж і вибухів, пошкодження суднового устаткування і вантажу, що знаходиться на судні, і т. д.). Тому боротьба екіпажу аварійного судна із забрудненням відноситься до сфери забезпечення безпеки міжнародного мореплавання за допомогою надзвичайних дій, у тому числі у стані крайньої необхідності.

Правовою основою дій у стані крайньої необхідності під час рятування людей, судна і вантажу в разі аварії є надані міжнародним і національним правом повноваження Капітану судна на використання із цією метою стандартів надзвичайних дій.

Аналіз міжнародно-правових актів, що регулюють наслідки аварійного заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу заради порятунку людей, судна, вантажу і зменшення самого забруднення, дає змогу зробити низку висновків:

– характер вантажу на аварійному судні (нафта, хімічні сполуки, радіоактивні матеріали) може обмежити застосування екіпажем судна деяких міжнародно-правових стандартів надзвичайних дій у стані крайньої необхідності;

– вантаж нафти на судні, що є потенційним забруднювачем, не може бути врятований у більшості випадків від загибелі шляхом пожертвування частиною вантажу заради порятунку іншої його частини, оскільки пожертвування нафтою допустиме лише в разі небезпеки для людей або явної загрози масового забруднення;

– скидання забруднюючих речовин з аварійного судна допускається як виняток у таких випадках:

а) навмисне скидання, якщо це необхідно для порятунку людських життів;

б) навмисне скидання частини вантажу нафти чи іншого забруднюючої речовини з метою запобігання можливіму великому збитку навколишньому середовищу;

в) вимушене скидання, яке здійснюється за ініціативою компетентних органів прибережної держави, яка вживає заходів із утру-

чання у справі аварійного судна у відкритому морі або у виключній економічній зоні у випадках, коли виникає загроза забруднення вод і узбережжя прибережної держави;

г) вимушене забруднення навколишнього середовища, коли Капітан судна прийняв рішення навмисно посадити його на міліну, щоб уникнути затоплення на глибині і загибелі при цьому людей, а під час посадки судна стався витік забруднюючих речовин;

– основний обов'язок по відшкодуванню вимушених збитків від забруднення навколишнього середовища, а також витрат на проведення робіт, пов'язаних із ліквідацією або зменшенням збитку від забруднення, покладається на судовласника;

– міжнародні компенсаційні фонди несуть субсидіарну відповідальність за шкоду від забруднення навколишнього середовища та за витрати на зменшення шкоди по відношенню до основної відповідальності аварійного судна;

– судовласник практично кожного судна, на якому є потенційні забруднюючі речовини (паливо, вантаж, елементи суднового устаткування, наприклад енергетична установка, прилади, радіоактивні матеріали, що використовуються в роботі на науково-дослідних суднах, тощо), може стати відповідальним за шкоду від забруднення у разі виникнення аварії із судном і/або вантажем або під час рятування людей та вимушеному пожертвуванні забруднюючими речовинами;

– практично будь-яке забруднення, спричинене аварією із судном, небезпечно не тільки для навколишнього середовища, а й для самого судна-забруднювача (загроза пожеж і вибухів, отруєння людей, пошкодження машинного обладнання і механізмів, знищення вантажу, що знаходиться на судні, і т. д.), тому боротьба екіпажу судна-забруднювача із забрудненням відноситься до сфери забезпечення безпеки міжнародного мореплавання за допомогою надзвичайних дій у стані крайньої необхідності.

Міжнародні конвенції, що містять норми про обов'язковість рятування після зіткнення суден, містять перелік об'єктів, які слід рятувати. Так, у ст. 8 Брюссельської конвенції 1910 р. для об'єднання деяких правил щодо зіткнення суден, ст. 98 Конвенції ООН з морського права 1982 р., ст. 12 Міжнародної Женевської конвенції 1958 р. про відкрите море як об'єкти рятування після зіткнення згадуються судно, екіпаж і пасажери, але нічого не говориться про вантаж на судні, що зіткнулося, про захист навколишнього середовища, хоча не виключено, що саме ці об'єкти будуть у небезпеці після зіткнення [6, с. 148].

Капітан кожного із суден, що зіткнулися, зобов'язаний після зіткнення, якщо він може це зробити без серйозної небезпеки для своїх пасажирів, екіпажу і судна, вжити заходів із захисту морського середовища від забруднення.

На перший погляд, дії у стані виправданого ризику схожі з діями у стані крайньої необхідності в кримінальному праві, в обох випадках сторони навмисно й усвідомлено вживають надзвичайні дії. При цьому завдані збитки не повинні перевищувати або хоча б бути більше вартості збереженого майна. Разом із тим на відміну від дій у стані крайньої необхідності, що відбуваються в умовах реальної і неминучої небезпеки, дії, якщо вони спричинили обґрунтований ризик, здійснюються, як правило, не в умовах виниклої небезпеки, а у відносно сприятливій обстановці. Окрім того, від особи, яка заподіяла шкоду у стані виправданого (обґрунтованого) ризику, потрібне прийняття «всіх необхідних заходів» для запобігання настанню шкоди. Тоді як особа, що заподіює шкоду в стані крайньої необхідності, як правило, позбавлена можливості вжити попереджувальні заходи (з правового погляду прийняття строго конкретних заходів у даному разі не є імперативним, хоча імперативна сама необхідність таких заходів з обов'язком і правом Капітана судна вибрати найбільш підходящий до конкретної ситуації стандарт надзвичайних дій, здійснюваних у стані крайньої необхідності). Більше того, діями у стані крайньої необхідності заподіюється «свідомо менша шкода для порятунку більшого блага».

У зв'язку із цим не можна не звернути увагу й на таку міжнародно-правову проблему, як навмисне скидання із суден забруднюючих речовин. Лондонська конвенція із запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 р. заборонила скидання з метою поховання низки надзвичайно небезпечних речовин, серед яких – хлорорганічні сполуки, ртуть, кадмій стійкі пластмаси, сира і паливна нафта, важке дизельне паливо і мастила, гідравлічні рідини, а також суміші, що містять будь-які з цих речовин, завантажені на судна з метою скидання, радіоактивні відходи з високим рівнем радіації або інші радіоактивні речовини з рівнем, який, за висновком компетентної міжнародної організації, є неприпустимим для скидання в море.

Разом із тим Конвенція 1972 р. не виключила можливість скидання таких небезпечних речовин, як миш'як, свинець, мідь, цинк, а також радіоактивні відходи, не включені в «чорний список». Прийнятий 1996 р. Протокол до неї повністю заборонив скидання зазначених речовин.

З огляду на те, що скидання практично будь-якого вантажу, а також сміття, відходів та інших забруднюючих речовин завдає шкоди навколишньому середовищу і що діючі норми міжнародного права забороняють або істотно обмежують такі скиди, робиться висновок про те, що скидання забруднюючих речовин із метою поховання має тенденцію до подальшого скорочення.

Висновки

У міжнародному морському праві сформувався самостійний правовий інститут дій у стані крайньої необхідності під час захисту морського середовища від аварійного забруднення із суден з усіма притаманними йому теоретичними і практичними особливостями-проблемами.

Техніко-правові стандарти надзвичайних дій під час захисту морського середовища від аварійного забруднення і стандарти надзвичайних дій під час рятування майна та людських життів є складовими частинами єдиного комплексного правового інституту рятування на морі людей, майна та навколишнього середовища.

До міжнародно-правових стандартів надзвичайних дій під час захисту морського середовища від аварійного забруднення із суден відносяться:

- стандарти надзвичайних рятувальних дій, що вживаються екіпажами аварійних суден (за допомогою або без допомоги рятувальників) із метою запобігання або мінімізації шкоди морському середовищу, до яких відносяться обов'язкове і докладне сповіщення своїх судовласників і влади прибережних держав, зацікавлених міжнародних організацій та інших осіб із метою координації захисних дій, що вживаються, а також стандарти дій із боротьби із забрудненням за конкретних видів аварій, у тому числі у разі втручання в справи іноземного судна, що створює загрозу забруднення берегів і об'єктів прибережної держави;

- стандарти дій прибережної держави у разі його втручання в запобігання або в боротьбу з уже виниклим забрудненням, що сталося у виключній економічній зоні або відкритому морі у випадках аварій із вітчизняними та іноземними судами, які загрожують забрудненням морського середовища та об'єктів прибережної держави;

- стандарти дій держави порту за вимушеного затримання аварійного судна до виходу його в море, якщо такий вихід загрожує аварійним забрудненням морського середовища;

- стандарти дій держави порту за вимушеної відмови в заході іноземному судну,

що перевозить ядерні речовини й особливо небезпечні вантажі, у разі загрози заподіяння значної шкоди здоров'ю людей, матеріальним об'єктам і стану навколишнього середовища.

Утрючання у відкритому морі та у виключеній економічній зоні можливо тільки в надзвичайних випадках й у стані крайньої необхідності у разі реальної і неминучої загрози аварійного забруднення. При цьому необхідно, щоб ще до початку втручання проводилися консультації про спільні рятувальні дії між Капітаном аварійного судна і владою прибережної держави.

Список використаних джерел:

1. Annual Report in 2008. *International pollution compensation Funds* (Международный

компенсационный фонд. Официальный сайт). URL: <http://www.ipcfund.org/>.

2. Klein N. *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*. Cambridge, 2005. P. 148.

3. Netherlands signs Wreck Removal Convention. Briefing 50, 28 October 2008. P. 37.

4. Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью и (или) вредными жидкими веществами : Резолюция МЕРС. 85 (44). Санкт-Петербург : ЦНИИМФ, 2008. С. 28.

5. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995. №№ 47–52. Ст. 349.

6. Сидоренко А.В. Чрезвычайные морские происшествия (правовые аспекты). Одесса : Латстар, 2001. 400 с.

Volodymyr Shemonaiev. National and international standards for emergency actions for the protection of the marine environment as a part of the safety of navigation standards

Currently, about 60% of the oil and oil products consumed in the world are transported by sea, which is 40% of the cargo transported by sea. In recent years, tanker shipments have increased by more than 80%, which significantly increases the risk of accidental pollution.

Marine practice is aware of numerous cases of accidental oil pollution, which entailed colossal damage to the marine environment and the related interests of coastal states. The international legal problems of action in a state of extreme necessity clearly manifested themselves with the non-intervention of the coastal authorities. So during the accident of the Greek supertanker "Prestige" in 2002, which for almost a week suffered a disaster off the coast of Spain, with the apparent inaction of the authorities of this country, the worn-out hull of the tanker broke itself, after which it sank, causing massive pollution.

The problems of applicability of national standards for the safety of navigation in the face of the threat of accidental pollution came in 2007, when, as a result of a severe storm in the Kerch Strait, the tanker «Volgoneft-139», as well as several other ships, suffered a disaster and sank. The main causes of the emergency, were the non-observance of the established order of entry and stay of vessels in the area of the Kerch Strait and the failure by the Harbor Master when changing hydro-meteorological conditions.

Based on the above it can be concluded that, firstly, the international community of states is not always able to promptly and adequately resist for pollution and, second, is still a challenge to develop new national and international technical and legal standards emergency actions to protect the marine environment from pollution.

In recent years, the problem of control by coastal states in relation to foreign ships entering their ports that do not meet international legal standards for the safety of navigation has also become aggravated. In this regard, the most relevant aspect of the international legal protection of the oceans from pollution from ships is a clear regulation of the powers of the flag state of the ship, the coastal state and the port state in order to ensure the uniform and effective application of international legal standards for emergency actions.

Key words: petroleum products, transport, tanker, safety standards, pollution, open sea.

