



Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд. Контролируемый документ

Объекты компании Сахалин Энерджи								
Номер документа:	Объект	Происхождение	Модуль	Дисциплина	Тип док.	№ Док-та	Номер листа.	Язык
	1000	S	90	04	O	0014	00	R
Название:								
СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОСБ ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ								
MARITIME HSE STANDARD								
Ответственное лицо: <i>Введите имя и должность куратора документа (руководитель соответствующей дисциплины Сахалин Энерджи)</i>					Классификация: <i>Для служебного пользования</i>			
Редакция	Цель Публикации	Ответственные лица			Подпись	Дата		
01	УДП - Утверждено для применения							

Данный документ содержит информацию, являющуюся собственностью Компании, и предназначен для использования только персоналом или компаниями, уполномоченными компанией «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд.» («Сахалин Энерджи»). Авторские права на данный документ принадлежат компании «Сахалин Энерджи». Все права защищены. Содержание данного контрольного документа не может быть изменено без официального утверждения его разработчика.

Каждый пользователь данного документа несёт ответственность за проверку текущей версии перед её использованием. Электронная система управления документацией «Сахалин Энерджи» является единственным источником, утверждённым компанией «Сахалин Энерджи» для проверки текущих версий.

Все проверки версий и обновления примечаний производятся электронным способом через систему LiveLink. Это определяется Процедурой по контролю документации 1000-S-90-01-P-0002-00



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОСБ ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 01

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 – МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ

Цель

Подтверждение официального принятия международных соглашений, стандартов и других требований "Сахалин Энерджи" к ОТОСБ при морских операциях в соответствии с требованиями нормативных документов Российской Федерации, кредиторов и акционеров.

Целевая аудитория

- Менеджеры;
- Специалисты по ОТОСБ.

Требования

«Сахалин Энерджи» должна соблюдать положения всех применимых международных соглашений и общепризнанных международных стандартов по ОТОСБ при морских операциях.

Вследствие своего обязательства соблюдать положения ОТОСБ и законодательства в сфере защиты общественных интересов в соответствии с Соглашением об общих условиях финансирования, Компания обязана соблюдать те положения ОТОСБ и международных соглашений в сфере общественных интересов, которые распространяются на частные юридические лица по российскому законодательству и которые относятся к Проекту.

Что касается судов, то в соответствии со своим приоритетным обязательством соблюдать российское законодательство, Компания (или ее филиал по принадлежности) также соблюдают суть тех положений международных соглашений о судоходстве (в редакции, действующей на указанную дату), которые распространяются на частные юридические лица (и в той мере, насколько это целесообразно для такого юридического лица выполнять эти положения, используя для этого свои усилия в разумных пределах) в каждом случае в объеме, описанном в предоставляемой технической записке. Компания (или ее филиал по принадлежности) также соблюдают те положения международных соглашений в области судоходства, которые распространяются на частные юридические лица, имеющие свой интерес в упомянутых судах (в качестве владельца или фрахтователя, зафрахтованного судно без экипажа или на определенный срок в зависимости от конкретной ситуации) в соответствии с российским законодательством и которые привлекаются к выполнению проекта.

Международные требования (включая требования кредиторов и акционеров) к защите морской среды подробно изложены в Стандарте по защите морской среды (док. 1000-S-90-04-O-0010-00-E), разработанном Сахалин Энерджи.

Соглашения / конвенции по вопросам безопасности морских работ, принятые по инициативе Международной морской организации (ИМО) и относящиеся к деятельности «Сахалин Энерджи»,

;

- Международная конвенция о грузовой марке.
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS).
- Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ)
- Международные Правила предупреждения столкновений судов в море (МППСС).
- Конвенция ООН по морскому праву.



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОСБ ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 01

- Конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением.

В тех случаях, когда конвенция еще не ратифицирована Российской Федерацией, в соответствии со своим приоритетным обязательством соблюдать российское законодательство, Компания будет соблюдать суть положений перечисленных выше международных конвенций (в редакции, действующей на указанную дату), которые распространяются на частные юридические лица и в той мере, насколько это целесообразно для такого юридического лица выполнять эти положения, используя для этого свои усилия в разумных пределах, в каждом случае в объеме, установленном в настоящем документе.

Кроме того, "Сахалин Энерджи" соблюдает руководства, изданные общепризнанными международными отраслевыми организациями. Основные международные руководства по обеспечению безопасности судоходства;

- Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (ISGOTT).
- Руководства, изданные Международным форумом морских нефтяных компаний (ОКИМФ – OCIMF).
- Руководства, изданные Международным обществом операторов газовозов и терминалов (МООГТ).



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОСБ ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 01

ПРИЛОЖЕНИЕ 4 – ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ВЫПОЛНЕНИЮ ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ В СООТВЕТСТВИИ ПЛАНОМ ДЕЙСТВИЙ В СФЕРЕ ОХРАНЫ ТРУДА, ЗДОРОВЬЯ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ (ОТЗОСИСЗ)

Цель

Идентификация требований, предусмотренных в ОТЗОСИСЗ, в связи с рисками уровня 1 для ОТОСБ при морских операциях.

Целевая аудитория

- *Менеджер по морским операциям*
- *Генеральный менеджер по морским перевозкам и коммерческим операциям.*

Общие требования

Менеджер по морским операциям и начальник отдела морских коммерческих перевозок и операций отвечают за выполнение требований 1 – 11 в рамках своих должностных обязанностей.

1. Оценивают риски для безопасности морских операций, связанные с транспортными судами, судами обеспечения, плавучими производственными объектами, причалами, отгрузочными устройствами и перевозками персонала; внедряют и вводят в действие меры по уменьшению этих рисков до ПЦНУ.
2. Объем работ и процедуры выполнения морских операций
 - a. Определяют объем работ, включая технические требования к выполнению морских операций.
 - b. Составляют, внедряют и используют процедуры в соответствии с требованиями модели выполнения морских операций (включая, помимо прочего, указанные ниже документы) для управления риском при морских операциях в соответствии с требованиями законодательства и требованиями принятых международных стандартов.
 - Процедура обеспечения качества судов;
 - Регламенты и инструкции по осуществлению морских работ (MOPAG) – подробное описание работ, включая правила безопасности и меры по защите окружающей среды, включая контроль и уменьшение воздействий на флору и фауну, меры защиты охотско-корейской популяции серых китов, требования к перевозкам опасных грузов, правила очистки, меры по предотвращению и ликвидации последствий разливов;
 - Правила работ в порту Пригородное.

Выпускают ясные инструкции по выполнению морских работ для всех судов [Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов - MARPOL 73/78].

c. Требования – Пригодность и контроль состояния морских судов

3. **MARPOL (Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов).** "СахалинЭнерджи" соблюдает положения MARPOL в части, касающихся морских работ и судов, контролируемых «Сахалин Энерджи».
 - a) Все опасные морские работы, например заправка топливом и транспортировка опасных отходов, выполняются в соответствии с применимыми руководствами и федеральными законами Российской Федерации.
 - b) Компания соблюдает положения материального права в области ОТОСБ применимого в условиях соответствующей юрисдикции в отношении лица, заинтересованного в том, как Компания (или ее филиал) используют судно.



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОСБ ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 01

4. Компания также соблюдает другие требования, указанные в Приложении 2 – Международные требования по ОТОСБ при морских операциях
5. **Суда подлежат осмотру и приемке.** Процесс определен в разработанном "Сахалин Энерджи" Стандарте управления вопросами ОТОСБ в рамках договоров и распространяется на танкеры и другие суда. В рамках этого процесса используется следующая процедура приемки судов.
- a) При инспекции применяется форма VIQ, составленная Международным форумом морских нефтяных компаний, которая заполняется инспекторами при проверке судов и содержит требования MARPOL и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS). Дополнительные проверки и контроль для отбора судов проводятся в соответствии с Процедурой обеспечения качества судов, разработанной «Сахалин Энерджи».
 - b) "Сахалин Энерджи" принимает у своих отгрузочных эстакад, ВПУ и морских установок только те суда, включая суда снабжения платформ (например, буксиры, суда снабжения и т.д.), которые были аттестованы и соответствуют действующим положениям **MARPOL**. Суда обеспечения работ по строительству морских сооружений должны соответствовать требованиям MARPOL и подлежат проверке соответствия (Дополнению к ОВОС, устанавливающему правила ликвидации разливов нефти).
 - c) С 1 января 2008 г. "Сахалин Энерджи" не принимает у отгрузочных эстакад и выносных причальных устройств суда с необрастающим покрытием на основе трибутилола.
 - d) "Сахалин Энерджи" принимает у ВПУ только танкеры с танками изолированного балласта (ТИБ).
 - e) "Сахалин Энерджи" принимает только суда, имеющие емкости для хранения сточных вод за период не менее 5 суток (для судов валовой регистровой вместимостью более 200 т); и
 - f) Суда для транспортировки СПГ и сырой нефти
 - i. Все танкеры для перевозки СПГ и сырой нефти должны быть двухкорпусными. Использование однокорпусных танкеров допускается только по разрешению Компании и только в исключительных случаях, и должно утверждаться главным исполнительным директором Компании.
 - ii. Танкеры для перевозки сырой нефти и СПГ должны иметь **Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (IOPP)**, причем это свидетельство должно подтверждаться ежегодно .
 - iii. Все танкеры для перевозки сырой нефти и все суда для перевозки СПГ, зафрахтованные "Сахалин Энерджи" или заявленные для загрузки на объектах "Сахалин Энерджи" в заливе Анива, должны успешно пройти проверку в соответствии с процедурой обеспечения качества судов для получения разрешения на загрузку на терминале. Если танкер арендуется третьей стороной, т.е. покупателем нефти или СПГ, то в соответствии с требованиями "Сахалин Энерджи" процедура осмотра вводится в действие сразу после получения "Сахалин Энерджи" информации о том, какой танкер предполагается использовать. Суда, которые не отвечают требованиям процедуры осмотра, не допускаются для входа на объекты отгрузки.
 - iv. "Сахалин Энерджи" принимает меры, чтобы все суда для перевозки СПГ и сырой нефти, принадлежащие или зафрахтованные "Сахалин Энерджи":
 - имели на борту все сертификаты, документы и оборудование, предъявление которых периодически требуется государственными органами власти, в юрисдикции которых находится порт погрузки / разгрузки судна, и которые должны иметься в соответствии действующими законами, договорами, конвенциями и нормами для обеспечения возможности использования судна в соответствии с договором о фрахтовании;
 - соответствовали Международному кодексу по охране судов и портовых средств 2002 г., изданному Международной морской организацией (ИМО), и использовали систему



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОСБ ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 01

- управления мерами техники безопасности, аттестованную в соответствии Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнений, документально оформленную систему процедур безопасного производства работ, документально оформленную систему защиты окружающей среды, документально оформленную систему отчетности о авариях и несчастных случаях, отвечающую требованиям государства регистрации судна, а в случаях фрахтования таких судов Компанией, владельцы должны представлять Компании ежемесячный письменный отчет с подробным описанием всех аварий и несчастных случаев и экологическую отчетность согласно установленным требованиям с использованием согласованных форм отчетности;
- имели систему регистрации мероприятий по ОТОСБ для подтверждения соответствия требованиям системе ОТОСБ судна и договора о фрахтовании (в зависимости от конкретной ситуации);
 - отвечали требованиям терминала Пригородное к судам для перевозки СПГ, а также другим требованиям нормативных документов Российской Федерации к судоходству летом, зимой и в ледовый сезон;
 - имели в течение всего периода использования по проекту полностью укомплектованный экипаж, имеющий необходимую подготовку по эксплуатации судна в соответствии с требованиями безопасности общепризнанных стандартов;
 - эксплуатировались в течение всего периода использования по проекту в соответствии с самыми строгими промышленными стандартами, распространяющимися на такие суда в части безопасности и надежности;
 - отвечали требованиям всех применимых общепризнанных международных стандартов безопасности и защиты окружающей среды, включая, помимо прочего, стандарты ИМО, MARPOL и SOLAS, и имели на борту действующие сертификаты и документы, подтверждающие соответствие этим стандартам, и
 - Компания имеет право проверить зафрахтованное судно в любой момент в течение периода фрахтования для контроля соответствия судна обязательствам владельца в соответствии с договором о фрахтовании, при условии, что такая проверка не будет мешать или препятствовать безопасной и эффективной эксплуатации судна.
- v. Кроме того, если суда находятся во фрахте Компании, владельцы должны незамедлительно письменно уведомить Компанию о том, что суда не прошли проверку, проводимую, помимо прочего, государственными и/или портовыми органами надзора, и/или инспекторами терминала, и/или инспекторами основного фрахтователя судов аналогичного тоннажа. Владельцы обязаны уведомить Компанию о мероприятиях по устранению дефектов, которые не позволили пройти проверку. Если по обоснованному мнению Компании непрохождение проверки или выявленные во время проверки замечания препятствуют нормальной коммерческой эксплуатации, Компания могут временно вывести судно из чартера, начиная с даты и времени, когда судно не прошло проверку, или прекращения нормальной коммерческой эксплуатации до тех пор, пока судно не пройдет повторную проверку инспектором из той же организации, или пока судно не станет пригодным для коммерческой эксплуатации, причем при этом его технико-экономические показатели с точки зрения Компании должны быть не хуже таковых в момент временного прекращения эксплуатации.
- vi. Для контроля всех происшествий, связанных с судном и о которых Компания была уведомлена или узнала иным способом, используется система учета воздействий, применяемая Компанией.
- b. Процедуры эксплуатации судна на борту танкеров для перевозки сырой нефти и СПГ. На борту всех судов должны иметься описания процедур выполнения всех работ, связанных с перекачкой топлива, нефти и нефтесодержащих стоков. Как минимум, все суда должны соответствовать требованиям MARPOL. Все танкеры должны иметь Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (SOPEP), отвечающий требованиям ИМО и требованиям к контролю судов государством порта. "Сахалин Энерджи" проверяет SOPEP.



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОСБ ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 01

с. Оборудование судов для ликвидации разливов:

- i. Танкеры для перевозки сырой нефти и СПГ [Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС), том 1, 6-29 (2003)]. Оборудование для ликвидации разливов, находящееся на борту судов, должно постоянно находиться в состоянии готовности к использованию. Оборудование должно эксплуатироваться квалифицированным персоналом, прошедшим необходимую подготовку. Дополнительное оборудование для ликвидации разливов хранится на берегу и поддерживается в состоянии готовности к вводу в действие.
- ii. Оборудование для ликвидации разливов. Должен быть принят и иметься в наличии план инспекций и технического обслуживания для поддержания оборудования в работоспособном состоянии с оптимальными затратами и выполнения производственных требований и требований техники безопасности.

Требования – маршруты морских перевозок

6. Пути судоходства танкеров – танкеры для перевозки сырой нефти и СПГ [ОВОС, том 2: 3-34, Дополнение о ликвидации разливов нефти].

- a) Все танкеры, посещающие объекты «Сахалин Энерджи», должны следовать по утвержденным маршрутам, установленным в соответствии с международными нормативными документами и/или нормативными документами Российской Федерации.
- b) Все танкеры должны представить планы своих маршрутов "Сахалин Энерджи" до входа в залив Анива и выхода из него. В заливе Анива должны находиться дежурные буксиры и вспомогательные суда, обеспечивающие зону особого режима вокруг терминалов.
- c) Все танкеры должны использовать квалифицированного лоцмана при швартовке у отгрузочных причалов и выносных причальных устройств, а также при проходе через льды во время ледового сезона.

Примечание: Оценка риска морских рейсов для танкеров для перевозки СПГ и нефти при переходе через залив Анива и пролив Лаперуза выполняется "Сахалин Энерджи" с тем, чтобы выявить все риски, связанные с движением танкеров, и принять меры для уменьшения потенциально существенных рисков. **Зона особого режима.** [ОВОС, том 2-3 3-34,35 (2003)]. Зона особого режима устанавливается вокруг ВПУ, трубопровода отгрузки нефти, причала для отгрузки СПГ и причала для выгрузки обычных грузов (MOF). Терминал Пригородное имеет границы порта, указанные на навигационных картах. Используя правовые возможности Компании, проверьте соблюдение зоны особого режима всеми сторонами. Направьте в соответствующие орган власти докладную о всех судах, нарушающих условия судоходства в зоне особого режима.



Требования – бункеровка

7. Заправка топливом (бункеровка) – суда обеспечения, суда по строительству морских установок, танкеры для перевозки сырой нефти и СПГ. [ОВОС, том 1: 6-29]. Все операции по бункеровке топливом проводятся под надзором и в соответствии с используемой системой допусков на производство работ. Кроме того:

- a) Бункеровка топливом выполняется в соответствии с общепризнанными международными стандартами, указанными в Руководстве по перегрузке грузов с одного судна на другое, изданном OCIMF;
- b) Бункеровка топливом выполняется, как правило, только при хорошей погоде и в дневное время. хорошая погода имеет приоритет над дневным временем;
- c) Линии подачи топлива между судами проверяются перед перекачкой. Бункеровочные шланги регулярно осматриваются, испытываются под давлением и проходят техническое обслуживание;
- d) Все суда выбирают места бункеровки топливом с условием уменьшения риска и воздействия на морскую флору и фауну;
- e) **Запрещается проводить бункеровку** в местах кормления серых китов охотско-корейской популяции, зонах с экологически уязвимой морской средой, а также на участках, где разливы могут помешать выполнению ведущихся работ.
- f) Муфты сухого разъема, обратные клапаны и муфты регулируемой плавучести используются в перекачивающих рукавах по мере необходимости;
- g) Профилактический осмотр и обслуживание – Во время регулярных аудитов проверьте наличие требуемых разрешений и допусков. Регулярно проверяйте протоколы испытаний. По возможности, проверяйте выполнение работ по бункеровке в море.



Требования – Сбросы / сливы с судов в море

8. Все суда должны соблюдать, как минимум, все стандарты MARPOL 73/78 для предотвращения загрязнений нефтью, сточными водами и мусором. Потенциально загрязненные стоки, включая стоки из машинного отделения и трюма, проходят через сепаратор льяльных вод для снижения содержания нефти перед сбросом до максимального допустимого нормативного значения 15 ppm без разбавления. Протоколы рабочих сбросов нефти (журнал учета нефтяных операций) должны храниться. [ОВОС, том 2: 3.4.2; ОВОС, том 5: 3-34].
9. Запрещается сброс сточных вод в прибрежной зоне шириной 3 морские мили (5.5 км), а в зоне от 3 до 12 морских миль (21 км) сбрасываемые сточные воды должны быть измельчены и обеззаражены. Оборудование для обработки сточных вод должно регулярно проверяться и поддерживаться в работоспособном состоянии. [ОВОС, том 2, раздел 3.4.2; MARPOL 73/78].
10. **Пищевые отходы с судов** могут сбрасываться в море на расстоянии не менее 3 морских миль от ближайшего берега судном на ходу при условии, что отходы пропущены через измельчитель так, чтобы проходить через сито с отверстиями не более 25мм или удаляться другим методом (например, сжигаться, если это допустимо).
11. **Запрещаются сбросы с судов** в известных местах кормления серых китов охотско-корейской популяции. (См. стандарт на защиту морской среды, разработанный Сахалин Энерджи, док. 1000-S-90-04-O-0010-00-E).
12. Ведение журнала регистрации сбросов нефти и мусора является обязательным требованием. Имеющееся на борту судна оборудование для ликвидации загрязнений должно постоянно поддерживаться в состоянии готовности к использованию [ОВОС, том 2, раздел 3.4.2; MARPOL 73/78].



ПРИЛОЖЕНИЕ 5 – ЛЕДОВЫЕ УСЛОВИЯ

Цель

Определение требований к управлению рисками при ледовых условиях в море.

Целевая аудитория:

- Менеджер по морским операциям;
- Генеральный менеджер по морским перевозкам и коммерческим операциям;
- Держатели контрактов и подрядчики, объем работ которых включает в себя морские операции при ледовых условиях в море.

Требования

Менеджер по морским операциям и начальник отдела морских коммерческих перевозок и операций отвечают за выполнение требования 1:

1. Компания "Сахалин Энерджи" делает все возможное для выполнения требований соответствующих утвержденным используемым международным стандартам и нормативных документов и нормативных документов Российской Федерации в области морских операций, включая "систему ледовых паспортов", которые обеспечивают нормальное состояние всех судов, используемых "Сахалин Энерджи" на морских объектах, во время ледового сезона и их оснащение, достаточное для безопасной эксплуатации при ледовых условиях в море.

Менеджер по морским операциям отвечает за выполнение требований 2 и 3:

2. Во время ледового сезона "Сахалин Энерджи" в качестве основной задачи обеспечивает ледокольное сопровождение в границах акватории порта Пригородное для подходящих судов и швартовки/отшвартовки у отгрузочного причала СПГ и выносных причальных устройств; прогнозирование ледовой обстановки и прокладку маршрутов для всех танкеров, подходящих к объектам "Сахалин Энерджи" в Пригородном, при этом ледокольное сопровождение в заливе Анива и на участке подхода к порту Пригородное выполняются по запросу, если это не мешает решению основной задачи. Ледокол может привлекаться в зависимости от ледовой обстановки в заливе Анива и проливе Лаперуза для прокладки маршрута с открытой водой для танкеров, перевозящих сырую нефть и СПГ.
3. Морские операции в ледовых условиях – танкеры для транспортировки сырой нефти и СПГ. Во время ледового сезона эксплуатация танкеров ледового класса 2 или ниже (в соответствии с классификацией Российского регистра судоходства) в заливе Анива и проливе Лаперуза допускается только с ледокольной поддержкой при условии выполнения ряда требований, например:
 - Тип, мощность и ширина ледоколов определяются в зависимости от толщины льда и размеров сопровождаемых танкеров;
 - Винтаризация судов, заходящих в порт Пригородное утверждается «Специалистом в области морской безопасности» в соответствии с разработанной Компанией процедурой технической экспертизы и матрицей обеспечения внутреннего контроля по разным дисциплинам;
 - Капитанам ледоколов сообщается необходимая информация о характеристиках сопровождаемого танкера, его ходовые качества, тормозные качества и характеристики маневренности;
 - Во время ледового сезона Отдел морских коммерческих перевозок и операций Коммерческого директората "Сахалин Энерджи" сообщает подходящим к п.Пригородное судам рекомендуемые маршруты подхода при наличии льда в акватории. Кроме того, имеется система прокладки маршрутов с учетом прогнозов изменения ледовой обстановки. Протоколы проверки состояния танкеров должны храниться.