



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 ОТОС 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		
02	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.

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

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.



**СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОС ПРИ
МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ**

РЕД. 02



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОС ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 02

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ

Цель

Подтверждение официального принятия компанией «Сахалин Энерджи» международных конвенций, стандартов и других требований в отношении *вопросов ОТОС при проведении морских операций* в соответствии с требованиями Российской Федерации, кредиторов и акционеров.

Целевая аудитория

- Менеджеры
- Специалисты в области ОТОС

Требования

Компания «Сахалин Энерджи» обязана соблюдать положения всех применимых международных конвенций и признанных на международном уровне стандартов в отношении вопросов ОТОС при проведении морских операций.

В силу своего обязательства соблюдать основные требования в области ОТОС и социальной сфере, предусмотренные Соглашением об общих условиях финансирования, «Сахалин Энерджи» уже несет ответственность за соблюдение данных положений в области ОТОС и положений международных конвенций в социальной сфере, которые применяются к частным юридическим лицам, организованным в соответствии с российским законодательством, и имеющим существенное значение для проекта.

В отношении судов Компания (или соответствующая дочерняя фирма Компании), обязанная в первую очередь соблюдать законодательные нормы Российской Федерации, также обязуется соблюдать общие требования положений международных конвенций по морским перевозкам (в той форме, в какой такие конвенции являются действительными на момент опубликования настоящего стандарта), которые могут применяться к частным юридическим лицам (и в такой мере, в какой такое юридическое лицо находит целесообразным выполнять указанные требования, предпринимая для этой цели разумные усилия), в каждом отдельном случае в пределах, указанных в имеющемся тексте. Компания (или соответствующая дочерняя фирма Компании) также обязуется соблюдать те положения международных конвенций по морским перевозкам, которые применимы к частным юридическим лицам, имеющим долевое участие в соответствующем судне (в зависимости от конкретного случая, в качестве владельца или фрахтователя по договору фрахта судна без экипажа или по договору фрахтования судна на определенный срок), в соответствии с российским законодательством, которые являются существенными для проекта.

Подробные международные требования (включая требования кредиторов и акционеров) по защите морской среды указаны в Стандарте по защите морской среды (документ «Сахалин Энерджи» 1000-S-90-04-O-0010-00-E).

Конвенции, имеющие отношение к безопасности морских операций, которые были приняты под эгидой Международной морской организации и рассматриваются как применимые к «Сахалин Энерджи»:

- Международная конвенция о грузовой марке.
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС).



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОС ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 02

- Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ).
- Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море (МППСС).
- Конвенция ООН по морскому праву.
- Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением.

В случаях, когда Российская Федерация еще не ратифицировала соответствующую конвенцию, в силу своих преимущественных обязательств по соблюдению требований российского законодательства Компания обеспечивает соответствие духу этих конвенций (в той форме, в какой они имели силу на момент опубликования настоящего стандарта), которые могут быть применимы к частным юридическим лицам, в такой мере, в какой такое юридическое лицо находит целесообразным выполнять указанные требования, предпринимая для этой цели разумные усилия, в каждом отдельном случае в пределах, указанных в настоящем документе.

Кроме того, компания «Сахалин Энерджи» следует указаниям признанных на международном уровне отраслевых органов. Основными признанными на международном уровне руководствами по безопасности операций судов являются следующие отраслевые документы:

- Международные правила безопасности для нефтяных танкеров и терминалов (МПБНТТ).
- Правила Международного морского форума нефтяных компаний (ММФНК).
- Правила Международного общества операторов газовозов и терминалов (SIGGTO).

	СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОС ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ	РЕД. 02
---	--	----------------

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА В ОТНОШЕНИИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ В ПЛАНЕ ДЕЙСТВИЙ В СФЕРЕ ОТОС и СЗ

Цель

Определение требований, в отношении которых в Плане действий в сфере ОТОС и СЗ приняты публичные обязательства, применительно к ОТОС при проведении морских операций с вероятной опасностью 1.

Целевая аудитория

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

Общие требования

Менеджер по морским операциям и генеральный менеджер по морским перевозкам и коммерческим операциям отвечают за выполнение требований 1–11 в рамках своей сферы деятельности.

1. Оценка рисков в сфере безопасности морских операций, относящихся к грузовым транспортным судам, вспомогательным судам, морским плавучим объектам, причалам, сооружениям для отгрузки продукции и перевозке персонала, и принятие мер *контроля* для снижения этих рисков до ПЦНУ.
2. Объем работ и *процедуры* для морских операций
 - a. Определение объема работ, включая технические условия для морских операций.
 - b. Определение, внедрение и соблюдение процедур в соответствии с требованиями модели морских процессов (включая, помимо прочего, основные документы, указанные ниже в подпунктах к данному пункту) с целью управления рисками в сфере морских операций в соответствии с правовыми требованиями и принятыми международными стандартами.
 - [Процедура обеспечения качества для морских объектов «Сахалин Энерджи»](#)
 - Процедуры и инструкции по проведению морских операций — подробное описание операционных процедур, включая меры контроля безопасности и экологического контроля, например, мониторинг и смягчение воздействия на диких животных, меры по защите западной популяции серых китов, требования по перевозке опасных грузов, операции по очистке, предотвращение разливов и ликвидация их последствий.
 - Правила порта Пригородное.
 - c. Четкие указания всем судам в отношении процедур и инструкций по проведению морских операций согласно MOPAG. [Конвенция MARPOL 73/78]

Требования — пригодность и контроль морских судов



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОС ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 02

3. **МАРПОЛ.** Компания «Сахалин Энерджи» обязуется соблюдать положения конвенции МАРПОЛ в той части, в какой они применимы к морским операциям и судам, находящимся под управлением «Сахалин Энерджи».
- a. Все опасные операции в море (например, бункеровка) и перевозка опасных грузов должны осуществляться в соответствии с инструкциями и российским федеральным законодательством.
 - b. Компания обязуется соблюдать существенные аспекты законодательства в сфере ОТОС, применимого в условиях соответствующей юрисдикции к лицу, имеющему доленое участие в соответствующем судне, в отношении которого Компания (или ее дочерняя фирма) имеет имущественные права.
4. Кроме того, Компания обязуется соблюдать другие требования, указанные в [Приложении 2, Международные требования по управлению вопросами ОТОС при морских операциях](#)
5. **Суда должны проходить проверку с положительным результатом и подлежат одобрению.** Этот процесс определен в документе «Сахалин Энерджи» [Стандарт управления вопросами ОТОС в рамках договоров](#) и распространяется на танкеры и другие суда. В рамках этого процесса для приемки судов используется следующая специальная методика.
- a. Применяется форма инспекции судов VIQ, выпускаемая Международным морским форумом нефтедобывающих компаний (OCIMF), которая включает требования конвенции МАРПОЛ и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС). Дополнительная проверка и инспекция судов осуществляются в соответствии с документом «Сахалин Энерджи» [Процедура обеспечения качества для морских объектов](#)
 - b. Компания «Сахалин Энерджи» обязуется принимать на своих причалах, выносных причальных устройствах (ВПУ) и морских объектах только суда, включая ССП (например, буксиры, суда снабжения и т. д.), сертифицированные в соответствии с действующими резолюциями **МАРПОЛ** и соответствующие их требованиям. Суда для обеспечения строительно-монтажных работ должны соответствовать правилам МАРПОЛ и подлежат аудиту для подтверждения соответствия. [Приложение к ОВОС по ликвидации последствий аварийных разливов нефти].
 - c. Компания «Сахалин Энерджи» обязуется не принимать на причалах и ВПУ суда с антиобрастающим покрытием ТБТ (трибутил олова) по состоянию на 1 января 2008 г.
 - d. Компания «Сахалин Энерджи» обязуется принимать на ВПУ только танкеры с танками изолированного балласта (ТИБ).
 - e. Компания «Сахалин Энерджи» обязуется принимать только суда, имеющие на борту свободную емкость для бытовых сточных вод не менее чем на 5 суток (для судов с валовым тоннажем более 200 тонн).
 - f. Суда для перевозки СПГ или сырой нефти
 - i. Все танкеры, перевозящие СПГ и сырую нефть, должны иметь **двойной корпус**. Доступ для танкеров с одинарным корпусом согласовывается Компанией только в особых обстоятельствах и подлежит утверждению ГИД Компании.
 - ii. Танкеры для перевозки сырой нефти и СПГ должны иметь **международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью**. Сертификация танкеров для перевозки сырой нефти и СПГ подлежит подтверждению.
 - iii. Все танкеры для перевозки сырой нефти и СПГ, зафрахтованные «Сахалин Энерджи» или запланированные к погрузке на объектах «Сахалин Энерджи» в заливе Анива, должны получить допуск в соответствии с [Процедурой обеспечения качества для морских объектов «Сахалин Энерджи»](#) перед приемкой для погрузки на терминале. Если танкер арендован третьей стороной, т. е. покупателем нефти или СПГ, компания «Сахалин Энерджи» требует



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОС ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 02

проведения процедур по допуску после того, как будет проинформирована о том, какой танкер будет использоваться. Судам, не отвечающим требованиям, установленным в процедуре получения допуска, должно быть отказано в подходе к сооружениям для отгрузки.

iv. Компания «Сахалин Энерджи» обеспечивает соблюдение всеми судами для перевозки СПГ или сырой нефти, владельцем или оператором которых она является, следующих требований:

- Иметь на борту все сертификаты, документы и оборудование, периодически требуемые каким-либо государственным органом, в чьей юрисдикции находится соответственный порт, в котором судно загружается/разгружается, и в соответствии с какими-либо применимыми законами, соглашениями, договорами или нормативно-правовыми актами, которые позволяют судну выполнять свои обязательства в соответствии с условиями договора фрахта.
- Соблюдать требования Международного кодекса по охране судов и портовых средств от 2002 г. и применять систему управления безопасностью, сертифицированную в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасностью для безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения (ISM), иметь документально зафиксированную систему процедур безопасного производства работ, документально зафиксированную систему управления состоянием окружающей среды, документально зафиксированную систему информирования об авариях/несчастных случаях, соответствующую требованиям государства флага судна, а также, в случае, если такие суда фрахтуются Компанией, владельцы предоставляют Компании ежемесячные письменные отчеты с подробной информацией обо всех авариях/несчастных случаях, а также отчетность по экологическим вопросам в соответствии с согласованной формой отчетности.
- Вести учет в области ОТОС, позволяющий продемонстрировать соблюдение требований системы ОТОС судна и договора фрахтования (если применимо).
- Соблюдать требования, установленные терминалом порта Пригородное для танкеров СПГ, а также любые иные требования Российской Федерации для летнего, зимнего и ледового сезонов.
- В течение всего периода использования судна для целей проекта, на нем обеспечивается присутствие полного штатного состава судовой команды, обученной технике квалифицированной и безопасной эксплуатации судна в соответствии с общепринятыми стандартами эксплуатации судов.
- В течение всего периода использования судна для целей проекта, судно должно эксплуатироваться в соответствии с самыми строгими отраслевыми стандартами, применимыми к таким судам, в отношении обеспечения безопасности и надежности перевозок.
- Соблюдать требования всех соответствующих международных признанных стандартов по безопасности и экологии, включая, помимо прочего, стандарты ИМО, МАРПОЛ и СОЛАС, и иметь на борту действительные сертификаты и документы, подтверждающие их соблюдение.
- В случае заключения договоров о фрахтовании Компания имеет право в любое время производить осмотр судна в течение периода действия договора о фрахтовании для проверки соблюдения обязательств владельца судна а рамках договора о фрахтовании при условии, что такие проверки не препятствуют и не мешают безопасной и эффективной эксплуатации судна.

v. Кроме того, в случае заключения Компанией или любой из ее судоходных дочерних компаний тайм-чартера на суда их владельцы должны незамедлительно сообщить в



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОС ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 02

письменной форме Компании (или соответствующей судоходной дочерней компании), если какое-либо из судов не пройдет инспекционную проверку, проводимую, например, уполномоченным государственным и (или) портовым органом, и (или) представителями терминала, и (или) крупным фрахтователем аналогичных судов. Владельцы сообщают Компании (или соответствующей судоходной дочерней компании) о своих будущих действиях по устранению дефектов, которые помешали пройти такую проверку. Если Компания (или ее соответствующая судоходная дочерняя компания) обоснованно считает, что непрохождение проверки или любые выявленные в ее ходе дефекты, о которых говорилось выше, препятствуют нормальным коммерческим операциям, то Компания (или ее судоходная дочерняя компания) имеют право приостановить фрахт судна с даты и времени, когда судно не прошло проверку, или когда это начало препятствовать нормальным коммерческим операциям, до времени и даты успешного прохождения судном поверки у той же организации или возобновления нормальной коммерческой деятельности, которая будет не менее выгодной для Компании или ее дочерней компании, чем та, что велась до приостановки фрахта.

- vi. Система отслеживания действий Fountain Impact, используемая Компанией, применяется в отношении всех происшествий, связанных с судами, о которых Компания была уведомлена или имеет сведения.
- g. Судовые процедуры танкеров для перевозки сырой нефти и СПГ. На борту всех судов должны иметься операционные процедуры для всех операций, связанных с погрузкой-выгрузкой топлива, нефти и нефтесодержащих стоков. Все суда должны как минимум соответствовать конвенции МАРПОЛ. Все танкеры должны иметь судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (SOPEP) в соответствии с требованиями ИМО и государства порта. Компания «Сахалин Энерджи» должна производить проверку согласно судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.
- h. Судовое оборудование для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций
 - i. Танкеры для перевозки сырой нефти и СПГ [ОВОС, т. 1. 6-29 (2003)]. Оборудование для ликвидации загрязнений должно содержаться на борту всех судов в постоянной готовности. Оборудование должно эксплуатироваться компетентным обученным персоналом. Дополнительное оборудование для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций должно храниться и обслуживаться на берегу таким образом, чтобы обеспечить возможность его быстрого развертывания.
 - ii. Оборудования для ликвидации разливов. Должен иметься план проверок и технического обслуживания, обеспечивающий экономически эффективное содержание оборудования и соблюдение производственных требований и требований безопасности.

Требования — маршруты перевозок

6. Маршруты следования танкеров — танкеры для перевозки сырой нефти и СПГ [ОВОС т. 2: 3–34, Приложение по ликвидации последствий аварийных разливов нефти].

- a. Все танкеры, следующие к объектам «Сахалин Энерджи», должны придерживаться одобренных путей следования для танкеров, установленных международными и российскими правилами и инструкциями.
- b. Все танкеры должны разрабатывать планы перехода и представлять их по просьбе «Сахалин Энерджи» перед заходом в залив Анива или выходом из залива Анива. В заливе Анива должны дежурить буксирные и вспомогательные суда, обеспечивающие соблюдение границ запретной зоны вокруг сооружений терминалов.



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОС ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 02

- с. Все танкеры должны прибегать к услугам квалифицированного лоцмана при постановке причала отгрузки СПГ или выносному причальному устройству, а также при движении во льдах в ледовый период.

Примечание. Компания «Сахалин Энерджи» выполнила оценку рисков во время рейса для движения всех танкеров (для перевозки как СПГ, так и сырой нефти), совершающих переход через залив Анива и пролив Лаперуза, чтобы обеспечить понимание всех рисков, связанных с движением танкеров, и принятие мер по минимизации потенциально существенных рисков. **Запретная зона** [ОВОС, т. 2–3 3–34, 35 (2003)]. Запретная зона установлена вокруг ВПУ, трубопровода отгрузки нефти, причала отгрузки СПГ и причала для разгрузки обычных грузов. Терминал в ПК «Пригородное» должен находиться в границах порта, указанных на навигационных картах. В рамках предусмотренных законодательством полномочий Компания проверяет соблюдение границ запретной зоны всеми сторонами. Обо всех судах, нарушающих границы зоны, оповещаются соответствующие ведомства.

Требования — бункеровка

7. Пополнение запасов судов топливом — вспомогательные суда, суда обеспечения строительно-монтажных работ, танкеры для перевозки сырой нефти и СПГ. [ОВОС, т. 1: 6–29]. Руководство всеми операциями по пополнению запасов судов топливом и их выполнение должны осуществляться на основе системы разрешений. Кроме того:

- a. Пополнение запасов судов топливом должна осуществляться в соответствии с признанными международными стандартами, установленными в OCIMF Ship to Ship Transfer Guide.
- b. Пополнение запасов судов топливом должна осуществляться, как правило, только в хорошую погоду и в светлое время суток. Бункеровка топливом в хорошую погоду должна иметь приоритет перед дозаправкой в светлое время суток.
- c. Перед перекачкой должно быть испытаны соединительные связи между системами перекачки обоих судов. Грузовые шланги должны регулярно проверяться, испытываться под давлением и проходить техническое обслуживание.
- d. Для всех судов действует требование выбирать место для бункеровки таким образом, чтобы минимизировать риск и воздействие на морских животных в случае разлива.
- e. **Бункеровка в море** не должна осуществляться на нагульных участках западной популяции серых китов, в чувствительных морских средах или в местах, где возможный разлив может повлиять на текущую деятельность.
- f. В случаях, когда это требуется, на шлангах для перекачки должны использоваться муфты сухого разъема, невозвратные клапаны и плавучие хомуты.
- g. Регулярные проверки и техническое обслуживание. Необходимо проверять наличие разрешений в ходе регулярных аудиторских проверок, регулярно проверять данные испытаний, бункеровку в море при каждой возможности.

Требования — сбросы с судов в морские воды

8. В качестве минимального требования все суда должны соответствовать всем стандартам конвенции МАРПОЛ 73/78, чтобы предотвращать сброс нефти, сточных вод и отходов. Потенциально загрязненные воды из дренажных систем, включая машинное отделение и льяла, должны пропускаться через сепаратор для разделения воды и нефти, чтобы обеспечить концентрации нефти перед сбросом в пределах стандартного значения 15 частей на миллион без разбавления. Необходимо вести учет эксплуатационных сбросов нефти (журнал учета нефтяных операций). [ОВОС, т. 2: 3.4.2; ОВОС, т. 5: 3–34]



**СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОС ПРИ
МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ**

РЕД. 02

9. Сброс сточных вод не допускается в пределах 4 морских миль (7 км) от ближайшей суши, а сточные воды, сбрасываемые в пределах 4–12 морских миль (21 км), должны разбавляться и дезинфицироваться. Оборудование для очистки сточных вод должно регулярно проверяться и обслуживаться для обеспечения его оптимальной эксплуатации. [ОВОС, т. 2, раздел 3.4.2; МАРПОЛ 73/78]
10. **Пищевые отходы с судов** должны измельчаться и сбрасываться в море либо утилизироваться другим допустимым способом (например, сжиганием в разрешенных случаях).
11. **Сбросы с судов** не допускаются в районе известных нагульных участков западной популяции серых китов. (См. Стандарт «Сахалин Энерджи» по защите морской среды, документ 1000-S-90-04-O-0010-00-E).
12. Ведение учета эксплуатационных сбросов нефти и мусора должно быть обязательным требованием, а имеющееся на борту оборудование для ликвидации загрязнений должно содержаться в постоянной готовности. [ОВОС, т. 2, раздел 3.4.2; МАРПОЛ 73/78]



СТАНДАРТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОПРОСАМИ ОТОС ПРИ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЯХ

РЕД. 02

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ЛЕДОВАЯ ОБСТАНОВКА

Цель

Определение требований для управления *рисками* в ледовых условиях на море.

Целевая аудитория

- Менеджер по морским операциям
- Генеральный менеджер по морским перевозкам и коммерческим операциям
- Держатели договоров и подрядчики, если объем работ включает морские работы в ледовых условиях.

Требования

Менеджер по морским операциям и генеральный менеджер по морским перевозкам и коммерческим операциям отвечают за выполнение требования 1:

1. Компания «Сахалин Энерджи» обязуется соблюдать соответствующие одобренные и применимые международные и российские стандарты и правила для морских операций, чтобы обеспечить исправное состояние и надлежащее оснащение всех судов, оперирующих в районе морских объектов «Сахалин Энерджи» в ледовый период, необходимое для их безопасной эксплуатации в ледовых условиях.

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

2. В течение ледового периода компания «Сахалин Энерджи» обеспечивает ледокольное сопровождение в границах порта Пригородное для операций по подходу и швартовке/отшвартовке на причале отгрузки СПГ и ВПУ в качестве своей основной задачи, а также прогнозирование ледовой обстановки и выбор маршрута для всех танкеров, прибывающих на объекты «Сахалин Энерджи» в Пригородном, и по заявке — ледокольное сопровождение в заливе Анива и подход к порту Пригородное, если это не сказывается на выполнении основной задачи. В зависимости от ледовой обстановки в заливе Анива и проливе Лаперуза, может быть выставлен ледокол для поддержания открытого канала для танкеров для перевозки сырой нефти и СПГ.
3. Морские операции в ледовых условиях — танкеры для перевозки сырой нефти и СПГ. В течение ледового периода эксплуатация танкеров ледового класса 2 и ниже (по классификации Российского морского регистра судоходства) в заливе Анива и проливе Лаперуза допускается только в ледокольном сопровождении при соблюдении ряда условий, например:
 - тип, мощность и ширина ледоколов для ледокольного сопровождения определяются в зависимости от ледового покрова и размеров сопровождаемых танкеров;
 - подготовка к эксплуатации в зимних условиях для судов, заходящих на терминал в Пригородном, подлежит одобрению соответствующим техническим контролером согласно процедуре технического контроля и Регламенту полномочий по дисциплинам Компании;
 - капитанам ледоколов должна предоставляться необходимая информация о характеристиках сопровождаемого танкера, его ходовых качествах, инерционных качествах и маневренности;
 - в течение ледового периода отдел морских операций «Сахалин Энерджи» указывает подходящим судам маршрут для следования с учетом ледовой обстановки. Имеется система для выбора маршрута с учетом ледового прогноза. Отчеты танкеров о прохождении инспекции для допуска должны храниться в архиве.