



СТАНДАРТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

РЕД. 01

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

ЦЕЛЬ

Подтверждение формального принятия компанией «Сахалин Энерджи» международных конвенций, стандартов и прочих требований в отношении *защиты морской среды* в соответствии с требованиями Российской Федерации, кредиторов и акционеров.

ЦЕЛЕВАЯ АУДИТОРИЯ

- Начальник департамента ОТОС
- Корпоративный менеджер по охране окружающей среды
- Менеджеры объектов
- Менеджеры по проектам и прочие менеджеры
- Держатели контракта
- Подрядчики

ТРЕБОВАНИЯ

«Сахалин Энерджи» должна выполнять положения всех применимых международных конвенций и общепризнанных международных стандартов, относящихся к защите морской среды.

В силу обязательств, выполнять требования материального права в сфере ОТОС и права социального обеспечения по Соглашению об общих условиях финансирования между компанией и Основными Кредиторами, «Сахалин Энерджи» автоматически обязуется выполнять положения международных конвенций в сфере ОТОС и социальной деятельности, применимых к частным юридическим лицам по законодательству РФ и имеющих существенное значение для Проекта.

Название	
№	Суть требований
А. Международные конвенции	
1	Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, 1982 Ввела в международное право такие термины как «территориальное море», «континентальный шельф», «исключительная экономическая зона», «открытое море» и «район», а также установила режим проливов, архипелагов, замкнутых и полузамкнутых морей; отдельные разделы посвящены защите морской среды и морским научным исследованиям. Государства обязаны предпринять все необходимые меры, чтобы обеспечить осуществление подведомственной или подконтрольной им деятельности таким образом, чтобы не нанести ущерба от загрязнения другим государствам и их окружающей среде и чтобы загрязнение, возникающее в результате инцидентов или подведомственной или подконтрольной им деятельности, не распространялось за пределы районов, где они осуществляют суверенные права. Меры, принимаемые для защиты и сохранения морской среды, включают меры, необходимые для защиты и сохранения редких или уязвимых экосистем, а также естественной среды морских организмов, запасы которых истощены, подвергаются угрозе или опасности. Некоторые разделы Конвенции посвящены сохранению под контролем загрязнения морской среды от различных источников, а также контролю и оценке воздействия на морскую среду.
2	Конвенция о международной морской организации, 1948 Государства-участники Конвенции учредили Международную морскую организацию (ИМО).



СТАНДАРТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

РЕД. 01

Организация состоит из Ассамблеи, Совета и пяти основных Комитетов: Комитета по безопасности на море, Комитета защиты морской среды, Юридического комитета, Комитета по техническому сотрудничеству и Комитета по упрощению формальностей, а также ряда Подкомитетов, помогающих основным техническим комитетам в работе.

Цели ИМО включают в себя поощрение и содействие принятию самых высоких практически возможных норм в вопросах, касающихся безопасности на море, эффективности судоходства, предотвращения загрязнения с судов морской среды и борьбы с ним, и рассмотрение любых вопросов, касающихся судоходства и воздействия судоходства на морскую среду любым органом или специализированным учреждением ООН.

3 **Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (OPRC), 1990**

Суда должны иметь на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Операторы морских установок, находящихся под юрисдикцией Сторон, также должны иметь планы чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью или подобные документы, которые согласовываются с национальной системой для оперативного и эффективного реагирования на инциденты загрязнения нефтью.

Капитаны судов должны сообщать об инцидентах загрязнения прибрежным государствам, при этом в Конвенции прописаны действия, которые необходимо предпринять. Конвенция призывает размещать оборудование для борьбы с разливами нефти в заранее определенных местах, проводить учения по борьбе с разливами нефти и разрабатывать подробные планы по борьбе с разливами нефти.

Стороны Конвенции должны оказывать помощь другим в случае аварийного загрязнения нефтью, при этом Конвенцией предусмотрено возмещение расходов, связанных с оказанием такой помощи.

4 **Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC), 1969**

Протокол к Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, 1992 (FUND 1992)

Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью применяется к ущербу от загрязнения, причиненному разливом стойкой нефти на территории Договаривающегося государства, включая территориальное море. Она применяется к судам, фактически перевозящим нефть наливом в качестве груза, т.е. к груженым танкерам в целом. Разливы с танкеров без груза или разливы из топливных танков судов, не относящихся к танкерам, не рассматриваются, равно как и не возмещаются издержки, когда предупредительные меры оказываются настолько успешными, что разливы фактически не происходят. Собственник судна не может ограничить ответственность, если инцидент произошел по его личной вине. Для рассматриваемых в ней судов Конвенция требует осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение на сумму, равную совокупной ответственности собственника за один инцидент.

Фонд обязан выплатить компенсацию государствам-участникам и лицам, понесшим ущерб от загрязнения нефтью, если такие лица не могут получить компенсацию от собственника судна, с которого произошла утечка нефти, или же если размера компенсации, причитающейся к выплате таким собственником, недостаточно, чтобы возместить понесенный ущерб. Обязательство Фонда выплатить компенсацию ограничивается ущербом от загрязнения, причиненным на территории Договаривающегося государства, включая его территориальное море. Фонд также обязан выплатить компенсацию в отношении мер, предпринятых Договаривающимся государством за его пределами.

5 **Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям (LLMC), 1976**
Международная конвенция об ответственности и компенсации ущерба в связи с перевозкой вредных и ядовитых веществ морем (HNS), 1996 (и Протокол 2010 к ней)

Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям предусматривает практически нерушимую систему ограничения ответственности. Собственники судов и спасатели могут ограничить



СТАНДАРТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

РЕД. 01

свою ответственность, кроме случаев, «если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб или по самонадеянности и с сознанием, что такой ущерб, возможно, будет причинен».

Вредные и ядовитые вещества определяются отсылкой на списки веществ, включенных в различные Конвенции и Правила ИМО. Конвенция HNS определяет ущерб, в том числе как смерть или вред здоровью граждан, утрата или ущерб имуществу за пределами судна, убыток или ущерб, вызванные загрязнением окружающей среды, издержки на предварительные меры и дальнейший убыток или ущерб, вытекающий из них. Конвенция вводит строгую ответственность для собственника судна и систему обязательного страхования и страховых свидетельств.

6 **Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб в результате загрязнения окружающей среды бункерным топливом, 2001**

Конвенция была принята с целью обеспечить адекватное, быстрое и эффективное возмещение лицам ущерба от разливов нефти, перевозимой в топливных танках. Конвенция применяется к ущербу, причиненному на территории государства-участника, включая его территориальное море, и в исключительной экономической зоне государства-участника. Конвенция о гражданской ответственности за ущерб в результате загрязнения окружающей среды бункерным топливом предоставляет отдельный инструмент, распространяющийся исключительно на ущерб от загрязнения.

7 **Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1973, измененная Протоколом 1978 года к ней и Протоколом 1997 (MARPOL 73/78)**

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL) является основной международной конвенцией, рассматривающей предотвращение загрязнения морской среды с судов, вызванного эксплуатацией или инцидентом. Конвенция содержит правила, нацеленные на предотвращение и уменьшение загрязнения моря с судов как вследствие инцидентов, так и вследствие эксплуатации, и в настоящее время включает шесть технических Приложений. Особые зоны с жестким контролем эксплуатационных сбросов включены в большую часть Приложений.

Приложение I – Правила предотвращения загрязнения нефтью

Приложение II – Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом

Приложение III – Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке.

Приложение IV – Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов

Приложение V – Правила предотвращения загрязнения мусором с судов

Приложение VI - Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов

Государства-участники обязаны ратифицировать Приложения I и II, тогда как остальные Приложения не являются обязательными.

8 **Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью, 1954**

Единственным известным методом, дающим 100% гарантию эффективного предотвращения загрязнения моря нефтью, является полное недопущение сброса стойкой нефти в море или принятие мер, обеспечивающих более эффективное достижение данной цели.

Это привело к необходимости создания запретных зон, в которых сбор нефти или топлива запрещен согласно соответствующим определениям данной Конвенции.

9 **Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, измененная Протоколом 1973 года к ней**

Конвенция применяется ко всем морским судам за исключением военных кораблей или иных судов, принадлежащих государству или эксплуатируемых им и используемых в данное время для правительственных некоммерческих целей. Конвенция о вмешательстве 1969 года применяется в отношении аварий, приводящих к загрязнению нефтью. В виду увеличивающегося количества веществ – преимущественно химических, - перевозимых судами, некоторые из которых представляют серьезную опасность для морской среды при попадании в нее, Протокол 1973 года расширил режим Конвенции о вмешательстве 1969 года до веществ, перечисленных в Приложении к Протоколу или



СТАНДАРТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

РЕД. 01

имеющих характеристики по существу аналогичные эти веществам.

10 Конвенция о территориальном море и прибрежной зоне, 1958

Заявляет, что «суверенитет государства распространяется за пределы его сухопутной территории и его внутренних вод на морской пояс, примыкающий к его берегу и называемый территориальным морем», а также «на воздушное пространство над территориальным морем, равно как и на поверхность и недра его дна».

В зоне открытого моря, прилежащей к территориальному морю, которая не может распространяться за пределы двенадцати миль от исходной линии, прибрежное государство может осуществлять контроль, необходимый для недопущения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных правил в пределах его территории или территориального моря, а также для наказания за нарушение вышеупомянутых правил, совершенное в пределах его территории или территориального моря.

11 Конвенция о континентальном шельфе, 1958

Разведка континентального шельфа и разработка его природных ресурсов не должны создавать неоправданной помехи судоходству, рыболовству или охране живых ресурсов моря, а также не должны создавать препятствий фундаментальным океанографическим или иным научным исследованиям, выполняемым с целью опубликования.

12 Стокгольмская декларация ООН, 1972

Государства имеют суверенное право разрабатывать свои собственные ресурсы согласно своей политике в области окружающей среды и несут ответственность за обеспечение того, чтобы деятельность в рамках их юрисдикции или контроля не наносила ущерба окружающей среде других государств или районов за пределами действия национальной юрисдикции.

Государства принимают все возможные меры для предотвращения загрязнения морей веществами, которые могут поставить под угрозу здоровье человека, нанести вред живым ресурсам и морским видам, нанести ущерб удобствам или создать препятствия для других законных видов использования морей.

13 Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов («Лондонская конвенция»), 1972 (и Лондонский протокол 1996 года)

Лондонская конвенция способствует международному контролю и предотвращению загрязнения моря, запрещая сброс определенных опасных материалов. Кроме того, для сбора ряда других определенных материалов требуется специальное разрешение, а для сброса других отходов и материалов требуется общее разрешение.

«Сброс» определяется как любое преднамеренное удаление в море отходов или других материалов с судов, самолетов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций, а также любое преднамеренное захоронение в море судов, самолетов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций. В Приложениях перечислены отходы, сброс которых запрещен, и другие материалы, на сброс которых требуется специальное разрешение.

14 Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управления ими, 2004

Нацелена на предотвращение распространения вредных водных организмов из одного региона в другой путем внедрения стандартов и процедур для контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими.

Согласно Конвенции, все суда, занятые в международных морских перевозках, обязаны управлять своей балластной водой и осадками по определенному стандарту в соответствии с планом управления балластными водами, разработанным для данного судна. На всех судах также должны иметься Журнал операций с балластными водами и Международное свидетельство об управлении балластными водами. Стандарты управления балластными водами должны вводиться поэтапно в



СТАНДАРТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

РЕД. 01

течение некоторого времени. В качестве промежуточного решения суда должны производить замену балластной воды в открытом океане. Тем не менее, в конечном итоге, для большинства судов потребуется установка бортовой системы очистки балластной воды.

15 **Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах, 2001**

Конвенция запрещает применение вредных оловоорганических соединений в противообрастающих красках, используемых на судах, и создает механизм для предотвращения потенциального будущего использования других вредных веществ в противообрастающих системах. Стороны Конвенции должны запретить и/или ограничить использование вредных противообрастающих систем на судах, плавающих под их флагом, а также судах, не имеющих права плавать под их флагом, но работающих под их управлением, и на всех судах, входящих в порт, верфи или морской терминал Стороны. Противообрастающие системы, подлежащие запрету или контролю, перечислены в приложении к Конвенции, которое будет обновляться по мере необходимости. Конвенция включает в себя положение, в котором говорится, что судно имеет право на компенсацию в случае его незаконного удержания или задержания при прохождении инспекции на предмет возможных нарушений Конвенции.

16 **Заключительный акт Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, 1975**

Государства-участники Совещания подтвердили, что экономическое развитие и технический прогресс должны быть совместимы с задачей защиты окружающей среды и сохранения исторических и культурных ценностей, что избежать нанесения ущерба окружающей среде можно лучше всего с помощью предупредительных мер и что при эксплуатации и планировании развития природных ресурсов должны приниматься меры по сохранению экологического равновесия в природе.

17 **Всемирная хартия природы Организации Объединенных Наций, 1982**

Используемые человеком экосистемы и организмы, а также ресурсы суши, моря и атмосферы должны управляться таким образом, чтобы можно было обеспечить и сохранить их оптимальную и постоянную производительность, но без ущерба для целостности тех экосистем или видов, с которыми они сосуществуют. При планировании и осуществлении деятельности в области социально-экономического развития следует надлежащим образом учитывать, что охрана природы является составным элементом этой деятельности.

Деятельности, способной нанести ущерб природе, должна предшествовать оценка ее возможных последствий, и исследования о воздействии проектов разработки месторождений на природу следует проводить достаточно заблаговременно, и если принято решение о проведении такой деятельности, она должна осуществляться на плановой основе и вестись таким образом, чтобы до минимума сократить ее возможные вредные последствия.

18 **Конвенция о биологическом разнообразии Организации Объединенных Наций, 1992**

Каждая Договаривающаяся Сторона приняла на себя обязательство разработать национальные стратегии, планы или программы сохранения и устойчивого использования биологического разнообразия или адаптировать с этой целью существующие стратегии, планы или программы, а также предусмотреть, насколько это возможно и целесообразно, меры по сохранению и устойчивому использованию биологического разнообразия в соответствующих секторальных или межсекторальных планах, программах и политике.

Для достижения этой цели государства должны, среди прочего, содействовать защите экосистем, естественных мест обитания и сохранению жизнеспособных популяций видов в естественных условиях; поощрять экологически обоснованное и устойчивое развитие в районах, прилегающих к охраняемым районам, в целях содействия охране этих районов; принимать меры по реабилитации и восстановлению деградировавших экосистем и содействовать восстановлению находящихся в опасности видов; и стремиться создавать условия, необходимые для обеспечения совместимости существующих способов использования с сохранением биологического разнообразия и устойчивым использованием его компонентов.



СТАНДАРТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

РЕД. 01

19	Международная конвенция о регулировании китобойного промысла, 1946
<p>Наделила Международную китобойную комиссию полномочиями через посредство или в сотрудничестве с самостоятельными агентствами Договаривающихся Правительств, либо с другими общественными или частными агентствами, учреждениями или организациями, либо самостоятельно:</p> <ul style="list-style-type: none">• собирать и анализировать статистическую информацию, касающуюся современных условий существования и перемещения китовых стад, а также влияния промысла на состояние поголовья китов;• изучать, давать оценку и распространять сведения, касающиеся методов поддержания и увеличения поголовья китовых стад. <p>Комиссия может время от времени делать рекомендации одному или всем Договаривающимся Правительствам по любому вопросу, касающемуся китов или китобойного промысла или целей и задач настоящей Конвенции</p>	
20	Конвенция об организации по морским наукам в Северной части Тихого океана, 1990
<p>Целью Организации является содействие проведению морских научных исследований и координация их в целях совершенствования научных знаний о районе действия и его живых ресурсах, включая, но не обязательно ограничиваясь исследованиями в отношении морской среды и ее взаимодействия с сушей и атмосферой, ее роли и реакции на глобальные изменения погоды и климата, ее флоры, фауны и экосистем, ее использования и ресурсов, и влияния на нее человеческой деятельности, а также содействие сбору и обмену информацией и данными, относящимися к морским научным исследованиям в районе действия.</p>	
В. Требования Кредитора	
1	Принципы Экватора, 2013
<p>Принципы экватора представляют собой структуру управления кредитными рисками для определения, оценки и управления экологическими и социальными рисками в рамках Проектного финансирования и применяются для проектов, общие капитальные затраты по которым составляют не менее 10 млн. долларов США. Финансовые организации, принявшие Принципы Экватора (Организации EPFI), обязуются не выделять займы на проекты, в которых заемщик не собирается или не способен соблюдать Принципы Экватора.</p>	
2	Стандарт деятельности МФК 1: «Оценка и управление экологическими и социальными рисками и воздействиями» (1 января 2012)
<p>Клиент, по согласованию с уполномоченными органами власти и третьими сторонами, в зависимости от ситуации, проводит экологическую и социальную оценку, а также создает и поддерживает СЭСМ, соответствующую характеру и масштабам проекта и соизмеримую с уровнем связанных с ним экологических и социальных рисков и воздействий. СЭСМ должна включать следующие элементы: (i) политика; (ii) определение рисков и воздействий; (iii) программы управления; (iv) организационная структура и компетентность персонала; (v) готовность к аварийным ситуациям и меры реагирования; (vi) взаимодействие с заинтересованными сторонами; и (vii) мониторинг и проверка</p>	
3	Стандарт деятельности МФК 3: «Рациональное использование ресурсов и предотвращение загрязнения окружающей среды» (1 января 2012)
<p>Данный Стандарт деятельности определяет подход на проектном уровне к решению вопросов рационального использования ресурсов и предотвращения и контроля загрязнения окружающей среды в соответствии с распространенными на международном уровне технологиями и практиками. Кроме того, настоящий Стандарт деятельности призван расширить возможности предприятий частного сектора по внедрению таких технологий и практик, если их использование представляется возможным в условиях проекта, реализуемого с использованием имеющихся на рынке специалистов и ресурсов.</p> <p>Клиент должен предотвращать выброс загрязняющих веществ в окружающую среду, а если это не представляется возможным – меры по сведению к минимуму и/или регулированию интенсивности и массового потока таких выбросов. Это относится к выбросам загрязняющих веществ в атмосферу, в водную среду и в почву в условиях штатных, нештатных и аварийных ситуаций с возможными</p>	



СТАНДАРТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

РЕД. 01

последствиями местного, регионального и трансграничного масштаба. В целях предотвращения возможного неблагоприятного воздействия проекта на исходное состояние внешней среды клиент должен учесть соответствующие факторы, включая, в частности: i) существующие условия окружающей среды; ii) предельную ассимилирующую способность окружающей среды; iii) существующее и планируемое землепользование; iv) близость проекта к территориям, важным с точки зрения сохранения биоразнообразия; а также v) потенциальное совокупное воздействие с неопределенными и/или необратимыми последствиями.

4 **Стандарт деятельности МФК 6: «Сохранение биологического разнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами» (1 января 2012)**

При определении рисков и воздействий должны быть рассмотрены прямые и косвенные воздействия на биологическое разнообразие и экосистемные услуги, связанные с проектом, а также выявлены любые значительные остаточные воздействия. При определении рисков и воздействий рассматриваются соответствующие угрозы для биологического разнообразия и экосистемных услуг, при этом особое внимание уделяется таким вопросам, как утрата среды обитания живых организмов, ухудшение ее состояния и фрагментация, привнесение инвазивных чужеродных видов, чрезмерная эксплуатация, гидрологические изменения, нагрузка по биогенным веществам, а также загрязнение окружающей среды.

В качестве первоочередной меры клиенту следует избегать воздействий на биологическое разнообразие и экосистемные услуги. Когда избежать воздействий невозможно, следует осуществлять меры по их сведению к минимуму и восстановлению биологического разнообразия и экосистемных услуг. С учетом сложности долгосрочного прогнозирования воздействий проекта на биологическое разнообразие и экосистемные услуги клиенту следует применять методы адаптивного управления, при котором осуществляемые меры по смягчению последствий и управлению учитывают изменяющиеся условия и результаты мониторинга на протяжении всего срока реализации проекта.

5 **Общее руководство по охране окружающей среды, здоровья и труда (ОСЗТ) (2007)**

Общее руководство по ОСЗТ следует применять в сочетании с Руководствами по ОСЗТ для отдельных отраслей промышленности – документами, в которых пользователи могут найти указания по вопросам ОСЗТ для конкретных отраслей промышленности. В Руководствах по ОСЗТ приводятся такие уровни и параметры эффективности, которые, как правило, считаются достижимыми на вновь введенных в эксплуатацию объектах при современном уровне технологии и приемлемых затратах.

6 **Руководство по охране окружающей среды, здоровья и труда для разработки морских нефтегазовых месторождений (2007)**

Руководство по ОСЗТ для разработки морских нефтегазовых месторождений содержит информацию в отношении сейсмической разведки, разведывательного и промышленного бурения, деятельности по разработке и добыче, эксплуатации морских трубопроводов, морских перевозок, погрузки и разгрузки танкеров, вспомогательных операций и операций по обеспечению, а также вывода из эксплуатации. Кроме того, в нем рассматриваются возможные последствия разработки морских нефтегазовых месторождений для экосистемы суши.

7 **Руководство по охране окружающей среды, здоровья и труда для судоходства (2007)**

Руководство по ОСЗТ для судоходства содержит сведения, относящиеся к эксплуатации и техническому обслуживанию судов, используемых для перевозок насыпных, наливных или навалых грузов, а также товаров. Руководство по ОСЗТ для судоходства относится к судам с двигателями на обычном топливе и не касается вопросов, специфичных для тихоокеанских судов с атомными силовыми установками.

8 **Руководство по охране окружающей среды, здоровья и труда для портов, гаваней и терминалов (2007)**

Руководство по ОСЗТ для портов, гаваней и терминалов применимо к коммерческим портам, гаваням и терминалам для грузоперевозок и перевозок пассажиров, включая перевалку грузов, ремонт судов и прочую портовую деятельность.



СТАНДАРТ ПО ЗАЩИТЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

РЕД. 01

9	<u>Руководство по охране окружающей среды, здоровья и труда для терминалов по перевалке сырой нефти и нефтепродуктов (2007)</u>
<p>Руководство по ОСЗТ для терминалов по перевалке сырой нефти и нефтепродуктов содержит информацию, касающуюся наземных и береговых терминалов хранения нефти и нефтепродуктов, осуществляющих прием из трубопроводов, танкеров, железнодорожных и автомобильных цистерн товарных объемов сырой нефти, бензина, газойля, авиационного бензина, смазочного масла, топочного мазута, компримированного природного газа (КПГ), сжиженного углеводородного газа (СУГ) и специализированных нефтепродуктов, а также отправку этих продуктов для последующего сбыта потребителям.</p>	
10	<u>Руководство по охране окружающей среды, здоровья и труда для работ по производству, транспортировке и регазификации сжиженного природного газа (СПГ) (2007)</u>
<p>Руководство по ОСЗТ для работ по производству, транспортировке и регазификации сжиженного природного газа (СПГ) содержит информацию, относящуюся к базисным заводам по сжижению природного газа, его транспортировке морем, а также терминалам регазификации, включая функционирующие в период пикового потребления.</p>	