

Протокол

Сводная таблица замечаний предложений по объекту
Филиал «Норт Каспиан Оперейтинг Компани Н.В» к
Отчету о возможных воздействиях к «Обустройству объектов
месторождения Кашаган. Морской комплекс. Ремонтное
дноуглубление» №KZ41RVX01448264 от 15.08.2025 г.

Дата составления сводной таблицы: 28.08.2025 г.

Место составления сводной таблицы: Департамент экологии по Атырауской области Комитета экологического регулирования и контроля Министерства экологии и природных ресурсов Республики Казахстан.

Наименование уполномоченного органа в области охраны окружающей среды: Департамент экологии по Атырауской области Комитета экологического регулирования и контроля Министерства экологии и природных ресурсов Республики Казахстан.

Дата извещения о сборе замечаний и предложений заинтересованных государственных органов: 18.08.2025 г.

Срок предоставления замечаний и предложений заинтересованных государственных органов: 18.08.2025 г.-28.08.2025 г.

Замечания и предложения заинтересованных государственных органов:

№	Заинтересованный государственный орган	Замечания и предложения
1	Департамент экологии по Атырауской области	1. Согласно ст. 96 Экологического Кодекса Республики Казахстан (Далее- Кодекс) необходимо предоставить протокол общественных слушаний. 2. Согласно статье 278 Кодекса, необходимо учесть все экологические требования для судоходства. 4. Согласно статье 273 Кодекса, при осуществлении деятельности в государственной заповедной зоне в северной части Каспийского моря должны соблюдаться следующие экологические требования: 1) работы, связанные с выемкой и перемещением грунтов, допускаются при наличии специального разрешения, выдаваемого уполномоченным государственным органом по изучению недр, за исключением аварийно-спасательных работ; 2) строительство, монтаж и демонтаж сооружений могут осуществляться только при использовании технологий, обеспечивающих сбор всех видов загрязняющих веществ; 3) при проведении любых видов строительных и иных работ запрещается использование взрывных работ в толще воды и на морском дне; 4) взрывные работы под морским дном могут осуществляться по разрешению уполномоченных государственных органов в области охраны окружающей среды, охраны и использования водного фонда и по изучению недр; 5) запрещаются нарушение мест гнездования водоплавающих и околоводных птиц, а также преграждение доступа к нерестилищам осетровых рыб; 6) забор воды из моря допускается только при условии оснащения водозаборных сооружений рыбозащитными устройствами; 7) на водозаборных сооружениях должны быть установлены технические устройства для непрерывного контроля эффективности работы рыбозащитных устройств; 8) запрещается сброс отходов в море; 9) сброс сточных вод в море запрещается, за исключением ограниченного перечня очищенных сточных вод, в том числе вод систем охлаждения и пожаротушения, очищенных от нефти морских вод, балластных вод, сбрасываемых по разрешению уполномоченных государственных органов в области охраны окружающей среды, охраны и использования водного фонда, а также государственного органа в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения; 10) температура воды в результате сброса за пределами контрольного створа не должна повышаться более чем на пять градусов по сравнению со среднемесячной температурой воды в период сброса за последние три года; 11) маршруты для транспорта должны выбираться таким образом, чтобы предотвратить или уменьшить их влияние на морских млекопитающих, рыб и птиц;

		12) запрещается прокладка железнодорожных путей, автомобильных дорог, магистральных трубопроводов, не предусмотренных проектами в зоне действия специальных требований. Для проведения работ в водоохранной зоне и на мелководных прибрежных участках глубиной не более десяти метров должны использоваться транспортные средства, обеспечивающие сохранение высокопродуктивных донных сообществ и нерестилищ. В случае необходимости при проведении мониторинга состояния окружающей среды допускается использование специальных транспортных средств на расширенных гусеницах, шинах низкого давления, воздушной подушке, в минимальной степени нарушающих целостность почвенно-растительного покрова и существующих биоценозов. 5. В соответствии п.1 ст. 64 Кодекса, под оценкой воздействия на окружающую среду понимается процесс выявления, изучения, описания и оценки на основе соответствующих исследований возможных существенных воздействий на окружающую среду при реализации намечаемой деятельности, включающий в себя стадии, предусмотренные статьей 67 настоящего Кодекса. Для оценки трансграничных воздействий, согласно требованиям пп.3 п.1 статьи 66 Кодекса, необходимым условием является осуществление кумулятивной экологической оценки в совокупности с действующими производственными объектами, используемыми в рамках эксплуатации, операций по добыче и поддержки данных операций (морские каналы и другие сооружения). Необходимо представить подтверждающие материалы. 6. В проекте ОВОС указано, что при дноуглублению критических точек в 2025 году будут проводиться с использованием погружного насоса DOP (Damen EDOP), мобильный кран на плавучей самоподнимающейся платформе с насосом DOP, Фрезерный земснаряд, механический земснаряд (экскаватор, установленный на понтоне) – МЗ, плуг и плуг, подвешенный на раме на корме буксирного судна, Баржа с раскрывающимся днищем. В соответствии с пунктом 16 Методики определения нормативов эмиссий в окружающую среду, утверждённой приказом Министра экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан от 10 марта 2021 года № 63 (далее – Методика), для обеспечения достоверности исходных данных необходимо предоставить документы, подтверждающие технические характеристики указанных судов и оборудования, их назначение, состав установленного оборудования, а также документы, подтверждающие соответствие требованиям охраны труда и безопасности мореплавания. 7. Согласно пункту 3 статьи 278 Кодекса, все суда должны быть оборудованы системами закрытой бункеровки топливом, емкостями по сбору загрязненных вод и бытового мусора, снабженными устройствами, не позволяющими сброс и выброс в открытые водоемы. Перевозка сыпучих материалов, химических реагентов и опасных грузов должна осуществляться в закрытых контейнерах и специальных емкостях, исключающих их попадание в окружающую среду в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан о торговом мореплавании. Заправка судов в море должна производиться с помощью систем, исключающих разливы и утечки топлива и горюче-смазочных материалов. Строительное оборудование судов специального назначения должно комплектоваться приспособлениями для снижения уровня шума и вибрации. 8. Согласно статье 273 Кодекса, запрещается сброс отходов в море. Также, сброс сточных вод в море запрещается, за исключением ограниченного перечня очищенных сточных вод, в том числе вод систем охлаждения и пожаротушения, очищенных от нефти морских вод, балластных вод, сбрасываемых по разрешению уполномоченных государственных органов в области охраны окружающей среды, охраны и использования водного фонда, а также государственного органа в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения. 9. В соответствии с совместным приказом министра энергетики Республики Казахстан от 20 мая 2021 года № 174, министра по чрезвычайным ситуациям Республики Казахстан от 21 мая 2021 года №225 и Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики
--	--	--

	Казахстан от 25 мая 2021 года №260 необходимо, разработать и согласовать «Объектовые планы обеспечения готовности и действий по ликвидации разливов нефти на море, внутренних водоемах и в предохранительной зоне». 10. Необходимо в проекте ОВОС указать информацию касательно о применяемых технологиях по минимизации воздействия на морских млекопитающих и рыбу. В соответствии с приказом министра экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан от 2 сентября 2021 года №353 необходимо разработать и согласовать «Отчет по анализу суммарной экологической выгоды от применения методов ЛАРН». 11. В проекте необходимо указать конкретные мероприятия по сохранению среды обитания и условий размножения, путей миграции и мест концентрации редких и находящихся под угрозой исчезновения видов животных, а также должна обеспечиваться неприкосновенность выделяемых участков, представляющих особую ценность в качестве среды обитания этих животных. 12. При дноуглубительных работ, строительстве морского судоходного канала в районе Западный морской навигационный путь, расположенной в Каспийского моря, необходимо обеспечить соблюдение требований Тегеранской конвенции о защите морской среды Каспийского моря, а также, в случае потенциального трансграничного воздействия, выполнение процедур, предусмотренных международными соглашениями. 13. В проект необходимо включить систему учёта образования, хранения, утилизации и вывоза отходов, включая грунт, строительный мусор и нефтепродукты, а также обоснование экологической безопасности размещения откачанного в ходе дноуглубления грунта. 14. В проекте необходимо предусмотреть меры по защите прибрежных экосистем, рыбных ресурсов и морской фауны с учетом режима зоны прибрежной охраны, особенно в случае затрагивания охраняемых территорий (в том числе дельты Урала и акватории Каспийского моря), а также представить подтверждающие документы либо результаты исследований, подтверждающие отсутствие вредного воздействия на ихтиофауну и среду её обитания. 15. Необходимо представить полный цикл утилизации отходов, указать особенности загрязнения территории отходами производства и потребления (опасные свойства и физическое состояние отходов), рекомендации по управлению отходами: накоплению, сбору, транспортировке, восстановлению (подготовке отходов к повторному использованию, переработке, утилизации отходов) или удалению (захоронению, уничтожению), а также вспомогательным операциям: сортировке, обработке, обезвреживанию); технологии по выполнению указанных операций согласно Приказа Министра экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан от 30 июля 2021 года № 280 «Об утверждении Инструкции по организации и проведению экологической оценки». 16. В проекте ОВОС необходимо отразить результаты проведённых мониторинговых исследований состояния морской акватории до, в период и после проведения строительных работ. Требуется предоставить подтверждающие материалы, включая протоколы анализов, лабораторные исследования и иные документы, характеризующие текущее состояние морского канала. 17. В проекте необходимо предусмотреть конкретные меры по обеспечению сохранения миграционных путей ихтиофауны, проходящей через зону строительства. Следует указать технические и организационные решения, позволяющие минимизировать влияние на миграцию рыб. 18. Следует включить раздел, описывающий меры по организации постоянного экологического мониторинга после завершения реализации проекта, с указанием периодичности, методов, ответственных исполнителей и форм отчётности. 19. Необходимо указать, какие инженерные, конструктивные или организационные меры предусмотрены, чтобы гарантировать сохранность отвальных территорий и предотвратить их растекание (расползание). Необходимо представить расчёты устойчивости и соответствующую проектную документацию.
--	--

		20. В проекте представлены данные о расчёте ущерба рыбным ресурсам, однако отсутствует информация о мероприятиях по компенсации данного ущерба, в том числе по зарыблению. Требуется: • Предоставить подробные расчёты по зарыблению, включая объёмы, сроки выпуска. • Указать конкретное рыбоводное предприятие, с которым планируется заключение договора на поставку мальков. • Приложить документы, подтверждающие расчёты ущерба и методы его определения. • Обосновать предложенные меры с привлечением ихтиологических и гидробиологических исследований. 21. В проекте не отражены сроки восстановления кормовой базы и экосистемы Каспийского моря, учитывая, что дноуглубительные работы сопровождаются повышенной мутностью воды, влияющей на икру, личинок, молодь рыб и кормовую базу. В соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 17 Закона РК от 9 июля 2004 года № 593, оператор проекта обязан: • Предусмотреть и согласовать с уполномоченным органом меры по компенсации ущерба рыбным ресурсам; • Заключить договор с рыбоводным заводом на поставку мальков; • Провести консультации с ихтиологами по оптимальным срокам выпуска мальков; • Представить мероприятия по воспроизводству рыбных ресурсов, включая восстановление нерестилищ, рыбохозяйственную мелиорацию и иные меры в соответствии с утверждённой методикой. 22. В проекте необходимо разработать и включить конкретный план действий в случае аварийных ситуаций, направленный на предотвращение и ликвидацию последствий загрязнения компонентов окружающей среды, особенно водных ресурсов. План должен включать: • Механизмы оповещения и реагирования; • Ответственных лиц; • Технические средства; • Сроки реагирования и восстановительных работ. 23. Для оценки фактического состояния морского судоходного канала (МСК) необходимо предоставить данные батиметрических съёмок за 1 полугодие 2025 г, проведённых после завершения строительства. Следует: • Указать периоды съёмок; • Приложить результаты съёмок к проекту ОВОС; • Загрузить соответствующие материалы на портал «Е-лицензирование». 24. В проекте ОВОС представлены результаты экологического мониторинга по климатическим сезонам 2020–2024 годов. Необходимо дополнительно предоставить метеорологические и климатические данные за 1-полугодие 2025 год, подтверждённые соответствующими документами (от гидрометеорологических служб или мониторинговых станций) 25. В соответствии ст. 50 Водного кодекса РК, согласование размещения, проектирования и строительства, реконструкции сооружений и других объектов, влияющих на состояние водных объектов, а также условий проведения работ, связанных со строительной деятельностью, лесоразведением, операциями по недропользованию, бурением скважин, санацией поверхностных водных объектов, рыбохозяйственной мелиорацией водных объектов, сельскохозяйственными и иными работами на водных объектах, в водоохраных зонах и полосах согласовывается с бассейновой водной инспекцией. Представленное письмо Министерства экологии, геологии и природных ресурсов РК от 04.02.2021 года №29-2-12/345-KBP подготовлено с учетом прежней редакции проекта ОВВ, тогда как на сегодняшний день в процесс работ Оператором внесены существенные изменения.
--	--	---

		В связи с этим для дальнейшей реализации проекта Инициатору необходимо получить согласование в соответствии с положениями Водного кодекса Республики Казахстан от 9 апреля 2025 года. 26. В проекте ОВВ долгосрочной перспективе рассмотрено несколько вариантов: 1. Использование судов с малой осадкой + дноуглубление; - Поэтапное строительство дороги от существующего наземного комплекса до острова Д (Этап 1 и Этап 2) с использованием судов амфибий; - Комбинация насыпной дороги и моста до морских объектов; - Строительство моста от побережья моря до морских объектов; - Морская логистика от порта Прорва до морских объектов с использованием СВП. Инициатор проекта выбрал 1 вариант (использование судов с малой осадкой + дноуглубление) из вышеперечисленных вариантов. Этим вариантом рассматривается использование пяти буксиров ледокольного класса со сверхмалой осадкой. При использовании этого варианта также придется проводить ремонтные дноуглубительные работы существующих морских навигационных путей. Второй вариант (поэтапное строительство дороги от наземного комплекса до острова Д) – делаться на 2 этапа. Этап 1 и Этап 2 - подразумевает последовательное строительство дороги с учетом снижения уровня воды и использования судов Амфибий для сообщения между островом Д и конечной точкой дороги на берегу. Этап 1 - наземного сообщения состоит из строительства 61 км автодороги от ВП «Самал» до участка на побережье, где будет расположена логистическая база. Предположительно, строительство дороги и логистической базы займет 3 года. Этап 2 - подразумевает дальнейшее строительство дороги от логистической базы на побережье до морских объектов месторождения Кашаган. Протяженность Этапа 2 составляет ориентировочно 32 км и дополнительные 30 км для соединения с Островами Без Персонала (ОБП). Начало строительства Этапа 2 планируется на момент отступления воды вокруг морских объектов месторождения Кашаган. Продолжительность Этапа 2 займет до 6 лет в зависимости от падения уровня моря. Вариант третий (комбинация насыпной дороги и моста до морских объектов) этот вариант включает одноэтапное строительство насыпной дороги с берега и железобетонного моста до существующих островов. Длина насыпной дороги от ВП «Самал» – 90 км, примыкание к острову Д осуществляется мостом в 4 км и дополнительными мостами 30 км для соединения с ОБП. Примерная средняя ширина моста – 15 м, высота до 8 м. Во время строительства потребуются строительство временных мостов, используемых для строительства основного моста. Работы по строительству мостов будут проводиться с поддержкой морских судов. Для обеспечения бесперебойной доставки строительных материалов на объекты потребуются проведение дноуглубительных работ в морских навигационных путях. Ориентировочная продолжительность строительства от 7 и более лет и напрямую зависит от уровня моря и пропускных мощностей существующих автодорог и Ж/Д путей. Вариант четвертый (строительство моста от побережья моря до морских объектов). Данный вариант подразумевал строительства только мостовых конструкции от побережья до морских объектов месторождения Кашаган. Данный вариант не реализуем в отсутствии достаточного уровня воды для безопасной навигации морских судов, потребует строительство и дноуглубление новых морских навигационных путей в районе возведения моста, и главное, нанесет дополнительное воздействие на окружающую среду. Вариант пятый (морская логистика от порта Прорва до морских использованием СВП) этот вариант предполагает использование порта Прорва в качестве базы для морской логистики к морским объектам с применением судов на воздушной подушке (СВП).
--	--	--

		Однако при его реализации время, необходимое доставки грузов и смены обслуживающего персонала, будет значительно больше по сравнению с другими вариантами. Кроме того, маршрут движения СВП находится рядом с территорией недавно созданного Государственного природного резервата «Каспий ит балыгы», что будет негативно влиять на популяцию каспийских тюленей. Более того, планируется расширение государственного природного заповедника «Каспий ит балыгы» к северу от канала Прорва/Катро, что делает этот вариант еще менее осуществимым. Поскольку время реакции, доступность локации и воздействие на природный резерват являются ключевыми критериями, данный вариант не был признан удовлетворительным. Также размещение донных отложений, извлеченных при проведении ремонтных дноуглубительных работ в морских навигационных путях на месторождении Кашаган, рассмотрено в трех вариантах: Вариант 1 – Использование существующих отвалов вдоль морских навигационных путей. Вариант 2 – Размещение извлеченных донных отложений в специально отведенную глубоководную зону Каспийского моря. Вариант 3 – Транспортировка и размещение донных отложений к площадке размещения грунта на наземном комплексе. Однако по первому выбранному варианту «Использование существующих отвалов вдоль морских навигационных путей», что извлеченный слой заиливания при ремонтных дноуглубительных работах из морских навигационных путей и акваторий островов будет складываться в подводные отвалы вдоль морских навигационных путей на ближайшем к участку отвале грунта. Это означает, что для хранения извлеченного слоя заиливания при ремонтных дноуглубительных работах, требуются участки отвалов в пределах 2 км от места дноуглубления. По второму варианту «Размещение извлеченных донных отложений в специально отведенную глубоководную зону Каспийского моря» предлагаемый участок размещения извлеченных донных отложений в специально отведенной глубоководной зоне Каспийского моря занимает площадь 4000 x 4000 метров (16 000 000 м²), на которой может быть размещен общий объем осадочных отложений в размере 1 368 384 м³ (316 628 м³ + 1 051 756 м³). Этот объем, при равномерном распределении по площади, приводит к толщине слоя осадочных отложений примерно 10 см. При использовании этого варианта при ремонтных дноуглубительных работах, извлеченный слой грунта размещается на барже с раскрывающимся днищем, а не на отвалы. После загрузки баржа доставляет и выгружает через днище извлеченный грунт на подводный отвал в специально отведенной глубоководной зоне Каспийского моря. По третьем варианту - компания рассматривает порт Курык в качестве порта доставки вынутых при дноуглубительных работах донных отложений. Эти донные отложения будут транспортироваться на Комплекс управления отходами (КУО) Узень, расположенный примерно в 100 км от порта Курык. Извлеченные в процессе дноуглубительных работ донные отложения будут транспортироваться из порта Курык на объект Комплекса управления отходами (КУО) Узень с помощью танкеров с засасывающим агрегатом. <i>Также в проекте указано, что при сравнении воздействия от всех вариантов размещения донных отложений на компоненты окружающей среды (по объемам выбросов ЗВ в атмосферный воздух, анализ расчетов водопотребления и водоотведения) наиболее оптимальным решением для проведения ремонтного дноуглубления является Вариант 1 (Использование существующих отвалов вдоль морских навигационных путей).</i> Инициатору проекта предложено привести представленные документы в соответствие с нормами действующего законодательства РК (отрицательное заключение ГЭЭ от 12 июня 2025 года №KZ94VVX00379140). Однако в представленном проекте «NCOC п.ч» выбран неэффективный вариант первый «Использование судов с малой осадкой + дноуглубление». Так как после завершения дноуглубительных
--	--	--

		мероприятий происходит повторное оседание грунта в каналах, что снижает достигнутую глубину. Перед принятием окончательного решения необходимо убедиться в отсутствии загрязняющих веществ в извлечённом грунте. В связи с неприемлемостью предложенного варианта, обусловленной его неэффективностью (так как по завершении дноуглубительных работ извлечённый грунт вновь оседает в системе каналов, снижая проектную глубину), необходимо рассмотреть иные логистические решения. Также в ответах на мотивированном отказе отмечено, что «перемещенный грунт» не является отходом. Однако в классификаторе отходов от 6 августа 2021 года №314 отсутствуют понятие «перемещение грунта». Согласно приложению №1 Классификатору отходов, отходы содержащие любые из опасных составляющих отходов и имеющие любые из свойств опасных отходов и состоят из: земли, песка, глины, включая дноуглубительные грунты. Таким образом, обращение с извлечённым грунтом должны осуществляться с учётом требований экологического Кодекса РК, а также согласно Классификатора отходов, утвержденной приказом и.о. Министра экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан от 6 августа 2021 года № 314, требуется подтвердить отсутствие загрязняющих веществ в грунте, чтобы соблюдать экологическую безопасность. Инициатору проекта необходимо выбрать/представить наиболее экологический, экономический, эффективный, рекомендуемый вариант при логистике из числа вышеуказанных вариантов согласно статьи 72 Экологического Кодекса РК. Согласно пункту 3 статьи 278 Экологического Кодекса, все суда должны быть оборудованы системами закрытой бункеровки топливом, емкостями по сбору загрязненных вод и бытового мусора, снабженными устройствами, не позволяющими сброс и выброс в открытые водоемы. Перевозка сыпучих материалов, химических реагентов и опасных грузов должна осуществляться в закрытых контейнерах и специальных емкостях, исключающих их попадание в окружающую среду в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан о торговом мореплавании. Заправка судов в море должна производиться с помощью систем, исключающих разливы и утечки топлива и горюче-смазочных материалов. Строительное оборудование судов специального назначения должно комплектоваться приспособлениями для снижения уровня шума и вибрации. Таким образом Инициатору проекта необходимо предоставить подтверждающие документы, разрешение на размещения извлеченных донных отложений в пределах 2 км от места дноуглубления. Также необходимо предоставить подтверждающий документ, каким органом выдано разрешение на размещение отвалов в пределах 2 км от места дноуглубления.
2	Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Атырауской области	Табиғи ресурстар және табиғат пайдалануды реттеу басқармасы (Бұдан әрі –Басқарма) Қазақстан Республикасы Экологиялық Кодекстің 73-бабының 2-тармағы 2-тармақшасына сәйкес жіберілген «НКОК Н.В» филиалының ықтимал әсер ету туралы есеп жобасымен танысып Қазақстан Республикасы Экологиялық Кодексінің талаптарына сәйкес белгіленген мерзімде Атырау облысы әкімдігінің Сайтына https://www.gov.kz/жүктелген болатын. Қазақстан Республикасының 2021 жылғы 2 қаңтардағы №400 -VI ҚРЗ Экологиялық кодексінің 73-бабының 7-тармағына сәйкес ықтимал әсер ету туралы есеп жобасы қатарынан күнтізбелік отыз күн ішінде қоршаған ортаны қорғау саласындағы уәкілетті органның және жергілікті атқарушы органдарының интернет-ресурстарында қол жетімді болуға тиіс. Сонымен қатар белгіленіп отырған қызмет туралы өтінішімен танысып, Экологиялық Кодексінің (бұдан әрі-Кодекс) барлық экологиялық талаптарын сақтау қажет екендігін қаперіңізге береді.
3	Аппарат акима г. Атырау	Жауап түспеді

	Республиканское государственное учреждение «Жайык-Каспийская бассейновая инспекция по регулированию использования и охране водных ресурсов	Жауап түспеді
	Департамент санитарно-эпидемиологического контроля Атырауской области Комитета санитарно-эпидемиологического контроля Министерства здравоохранения Республики Казахстан	Атырау облысының санитариялық-эпидемиологиялық бақылау департаменті, «НКОК Н.В» филиалының «Қашаған кен орны нысандарын жайластыру. Теңіз кешені. Тереңдету жөндеу жұмыстары» жобасына «Ықтимал әсері туралы есеп» жобасы Қазақстан Республикасы Денсаулық сақтау министрінің м.а. 2022 жылғы 11 қаңтардағы № ҚР ДСМ-2 "Адамның өмір сүру ортасы мен денсаулығына әсер ету объектілері болып табылатын объектілердің санитариялық-қорғаныш аймақтарына қойылатын санитариялық-эпидемиологиялық талаптары" бұйрығы және Қазақстан Республикасының 2020 жылғы 7 шілдедегі № 360-VI ҚРЗ Кодексі "Халық денсаулығы және денсаулық сақтау жүйесі туралы" санитариялық қағидаларының талаптары сақталуы қажет екендігін қаперіңізге береді.
5	РГУ «Атырауская областная территориальная инспекция лесного хозяйства и животного мира	Атырау облыстық Орман шаруашылығы және жануарлар дүниесі аумақтық инспекциясы Қазақстан Республикасының 2021 жылғы 2 қаңтардағы № 400-VI ҚР Экологиялық Кодексінің 68 бабының 9 тармағына сәйкес, «НКОК Н.В» филиалының «Қашаған кен орны нысандарын жайластыру. Теңіз кешені. Тереңдету жөндеу жұмыстары» жобасына «Ықтимал әсері туралы есеп» жобасы бойынша ұсыныстар жоқ екендігін қаперіңізге бере отырып, алайда ескертулер ретінде сол аумақтардан күзгі, көктемгі жабайы құстардың миграциясы өту мүмкіндігіне байланысты жобадағы жұмыстарды жүргізу барысында Қазақстан Республикасы жануарлар дүниесінің өсімін молайту мен пайдалануды қорғау туралы Заңының 17-ші бабының 1,2-ші тармақшаларына сәйкес заң талаптарын қатаң сақтауды талап етеді.
6	Департамент Комитета промышленной безопасности Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Казахстан по Атырауской области	Жауап түспеді
7	Общественность	Жауап түспеді