

СПРАВКА

**об издержках рыбопромышленных предприятий
в результате запрета наличия на борту судов и использования тяжелого топлива
в территориальных водах архипелага Шпицберген**

Правительством Королевства Норвегия разработан проект поправок в Закон об охране окружающей среды острова Шпицберген от 15 июня 2001 г. № 79 (далее – проект поправок). Текст проекта поправок с пояснительной справкой размещен на сайте Правительства Королевства Норвегия и доступен по ссылке: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-utkast-til-lov-om-endringer-i-lov-om-miljovern-pa-svalbard-15.-juni-2001-nr.-79-svalbardmiljolooven/id2784144/>.

Проектом поправок предлагается ввести запрет наличия на борту судна флотского мазута (средневязкое и высоковязкое топливо классов DMB, DFB, RMA, RME, RMG, RMK) при нахождении в территориальных водах Шпицбергена. Согласно пояснительной справке, поправки направлены на предотвращение риска сброса флотского мазута с судов в территориальных водах Шпицбергена в случае аварии. В целях исполнения запрета российским рыбопромысловым судам предложено изменить место перегрузки уловов или перейти на низковязкое судовое топливо (классы DMX, DMA, DFA, DMZ, DFZ).

К проекту имеются следующие замечания.

1. В целях обеспечения безопасности мореплавания российские рыбопромысловые суда, осуществляющие рыболовства в территориальных водах архипелага Шпицберген совершают перегрузку улова / продукции на транспортные рефрижераторы в территориальных водах Шпицбергена, в частности в заливе Белльсунн, который является единственно возможным в этом регионе безопасным («под прикрытием берега») местом перегрузки улова или рыбопродукции с рыболовного судна на рефрижератор (преимущественно фрахтуемый у норвежских компаний).

Осуществление перегрузки за пределами территориальных вод Шпицбергена в целях соблюдения нового требования приведет к снижению уровня безопасности судоходства и необходимости комплексного пересмотра уже сложившейся оптимальной логистики рыбы и экспортной рыбопродукции на норвежский берег. В случае принятия запрета российские рыбопромысловые суда будут вынуждены осуществлять бункеровку в море и переходить на судовую дизель перед входом в территориальные воды Шпицбергена и в целях оптимизации расходов на топливо также будут осуществлять бункеровку обратно на флотский мазут после выхода из территориальных вод Шпицбергена.

Запрет на использование тяжелого топлива распространится и на норвежские транспортные суда, фрахтуемые российскими рыбодобывающими предприятиями для доставки водных биоресурсов в иностранные морские порты. Данные суда будут ввиду отсутствия возможности произвести бункеровку в море будут вынуждены следовать сразу из порта в место безопасной перегрузки и обратно на легком топливе. Переход транспортных судов на легкое топливо приведет к удорожанию фрахта норвежского судна для российских рыбодобывающих предприятий.

Расстояние от норвежского морского порта Тромсё до залива Белльсунн составляет не менее 1000. км прямого хода. Транспортные суда движутся со скоростью не более 20 узлов (37 км/ч). При данной скорости расстояние от Тромсё до Белльсунн

и обратно занимает у транспортного судна порядка 54 дней. Для рыботранспортного судна с главным двигателем мощностью 4500 кВт, эффективным расходом топлива порядка 160 г/кВт в час, расход топлива в сутки составит 17,28 тонн. За 54 дня в пути (туда-обратно) рыботранспортное судно израсходует 933 тонн топлива.

Разница в стоимости бункеровки флотским мазутом (UFO 380; 256,00 долл. за тонну) и легким топливом (MGO; 486,00 долл. за тонну) составляет 230 долл. за тонну (89,8 %). Доставка выловленной российскими предприятиями в водах Шпицбергена рыбы подорожает на 214,6 тыс. долл. (16,6 млн рублей по курсу доллара на 30.01.2021 г.) за рейс.

Табл. 1. Сравнение стоимости бункеровки в порту Бергена (Норвегия) на 30.01.2021 г.

| Тип топлива | Цена, \$ за 1 тонну |
|-------------|---------------------|
| IFO 180 | 481.00 |
| IFO 380 | 256.00 |
| MGO | 486.00 |
| MGO 0.1% | 486.00 |

С учетом ограниченного количества участников на рынке бункеровки предполагается, что указанная разница будет целиком компенсирована владельцем фрахтуемого судна за счет стоимости услуг фрахта для российских рыбопромышленных предприятий.

2. Снижение безопасности судоходства, к которому приведет законопроект, противоречит пункту 1 статьи 22 Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS), в соответствии с которым прибрежное государство может вводить ограничение права мирного прохода судов только с учетом безопасности судоходства.

3. По мнению ВАРПЭ, ограничительные меры, предлагаемые в проекте поправок, ведут к «вытеснению» присутствия российских судов в Арктической зоне, что противоречит Основам государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года (утв. Указом Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164). Об этом также свидетельствует прямое упоминание в сопроводительных документах к законопроекту инцидентов с участием российских судов.