



Завершены следственные действия по уголовному делу о крушении самоподъемной плавучей буровой установки «Кольская»



Дальневосточным следственным управлением на транспорте Следственного комитета Российской Федерации завершены следственные действия по уголовному делу по факту крушения в Охотском море самоподъемной плавучей буровой установки «Кольская», повлекшего по неосторожности гибель 53 человек. Исполняющему обязанности главного инженера ОАО «Арктикморнефтегазразведка», а также исполняющему обязанности заместителя генерального директора по безопасности мореплавания предъявлены обвинения в окончательной редакции. Леонид Бордзиловский и Борис Лихван обвиняются в совершении преступлений, предусмотренных ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации морского транспорта лицом, в силу занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц). Следствию удалось восстановить картину крушения: буксировка СПБУ «Кольская» по маршруту - западный участок шельфа полуострова Камчатка в направлении острова Сахалин



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

началась 11 декабря 2011 года. И.о. главного инженера Бордзиловский, проигнорировав не однократные требования своего подчиненного - начальника СПБУ о необходимости вывоза с «Кольской» незадействованных в буксировке 28 человек, своим устным распоряжением запретил организовать вывоз персонала, в результате чего буксировка началась с 67 членами экипажа на борту. В течение пяти суток буксировка проходила в штатном режиме при благоприятных погодных условиях. В ночь с 15 на 16 декабря по курсу следования буксирного каравана наблюдалось резкое ухудшение погодных условий. Ответственный за буксировку СПБУ «Кольская» Терсин, преследуя цель обогнать надвигающийся циклон, самовольно принял решение об увеличении скорости движения до 4,8 узлов, о чем посредством электронной почты доложил Лихвану и Бордзиловскому. Последние никаких мер по пресечению установленных ограничений скорости не приняли, указаний о снижении скорости буксировки до разрешенных пределов не дали. В течение следующего дня в результате превышения максимально допустимой скорости буксировки были получены деформации наружной обшивки корпуса СПБУ с последующим образованием трещин. На СПБУ непрерывно стала поступать вода. К концу дня образовался дифферент (крен) носовой части. Прогноз погоды на ближайшие сутки был неблагоприятным. Посредством спутниковой связи Бордзиловский и Лихван неоднократно были информированы о необходимости спуска опорных колонн на СПБУ и перехода в режим дрейфования (отстоя). Однако, самонадеянно рассчитывая на благоприятный исход событий, игнорировали поступающую тревожную информацию, и никаких мер по спуску на СПБУ опорных колонн своевременно не предприняли. В период с 17 по 18 декабря 2011 года, под воздействием шквалистого ветра, достигавшего 25 м/с, и волн высотой до 4-5 м на СПБУ сорвало обтекатель носовой опоры. В результате повреждения обшивки корпуса произошло затопление балластных цистерн и образование дифферента СПБУ. Герметичность водонепроницаемых закрытий на верхней палубе была нарушена. Поступление воды в машинное отделение в количестве, превышающем производительность осушительных насосов, привело к дальнейшему увеличению осадки и дифферента и последующему прогрессирующему затоплению неповрежденных отсеков буровой установки. Практически спустя сутки Бордзиловским и Лихваном было дано запоздалое указание опустить опорные колонны для улучшения остойчивости «Кольской». Вместе с тем принятое решение явилось несвоевременным, так как ввиду образовавшегося дифферента (крена) опорные колонны не вышли из-за оцепления, и опустить их не удалось. На тот момент, Бордзиловский и Лихван располагали информацией о том, что в районе бедствия отсутствуют суда, способные оперативно и срочно оказать помощь членам экипажа. Понимая, что ситуация является критичной, мер к организации спасательной операции не приняли. Кроме того, своим устным распоряжением Бордзиловский запретил ответственному за буксировку подавать сигнал SOS до его особого распоряжения. Вопреки запрету, в 9 часов 45 минут 18 декабря 2011 ввиду критичности ситуации капитаном был подан сигнал SOS, который, к сожалению, был сильно запоздавшим. 18 декабря 2011 года в 12 часов 46 минут СПБУ «Кольская» опрокинулась и затонула в Охотском море на глубине более 1000 метров, что повлекло смерть 53 членов экипажа СПБУ и причинение вреда здоровью 3 лицам. Таким образом авария и её последствия обусловлены не одним нарушением правил и требований безопасности движения и эксплуатации судна, жизни и здоровья граждан, ненадлежащим



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

исполнением Бордзиловским и Лихван своих обязанностей, а совокупностью нарушений, каждое из которых во взаимодействии с другими создавало реальную возможность наступления вредных последствий и являлось необходимым условием их наступления. В настоящее время следователем выполнены требования ст.215 УПК РФ, связанные с уведомлением обвиняемых об окончании предварительного следствия и разъяснением прав на ознакомление со всеми материалами уголовного дела, а также проводится процесс уведомления потерпевших. В ближайшее время материалы уголовного дела будут представлены участникам уголовного судопроизводства для ознакомления. Руководитель управления В.И. Маркин

05 Ноября 2013

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/news/item/520932>