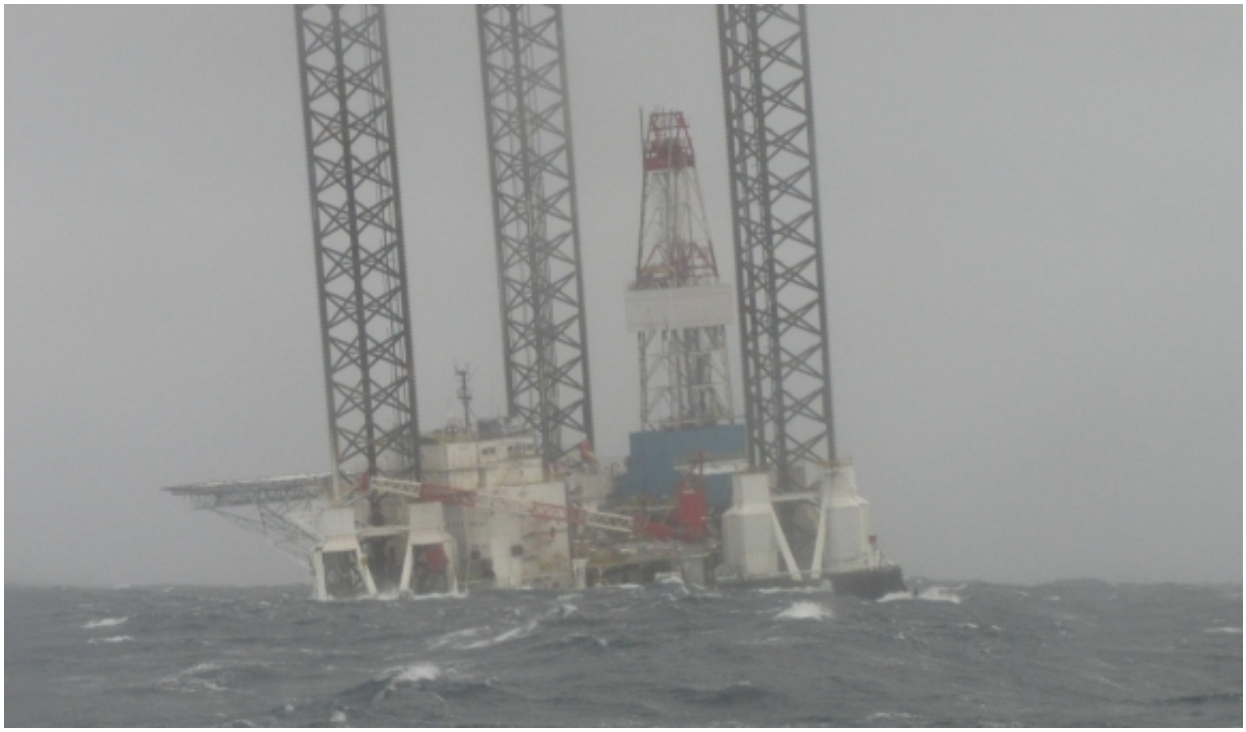
В Хабаровском крае завершено расследование уголовного дела по факту затопления платформы «Кольская» в Охотском море



Следственными органами Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации завершено расследование уголовного дела в отношении двоих высокопоставленных руководителей открытого акционерного общества «Арктикморнефтегазразведка» (судовладельца «Кольской»): бывшего исполняющего обязанности заместителя генерального директора по безопасности мореплавания Бориса Лихвана и исполняющего обязанности главного инженера Леонида Бордзиловского, обвиняемых в затоплении в Охотском море самоподъемной плавучей буровой установки «Кольская» (далее – СПБУ «Кольская», СПБУ) с 67 членами экипажа на борту (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).

По данным следствия, в апреле 2011 года между ОАО «АМНГР» и ООО «Газфлот» был заключен контракт о строительстве поисковой скважины «Первоочередная-1». В соответствии

© 2007-2024 Следственный комитет Российской Федерации

с ним с августа по декабрь 2011 года СПБУ «Кольская» производила работы по бурению скважины на Западном участке шельфа полуострова Камчатка. По завершении работ между ОАО «Дальневосточное морское пароходство» и ОАО «АМНГР» было заключено соглашение о буксировке «Кольской» с точки бурения в порт Корсаков Сахалинской области. В качестве буксиров привлечены ледокол «Магадан» и транспортно-буксирное судно «Нефтегаз-55».

По условиям соглашения, маршрут движения буксирного каравана пролегал вдоль западного берега полуострова Камчатка и Курильских островов. Протяженность буксировки составляла 917 миль. В соответствии с требованиями «Руководства по безопасной буксировке» максимальная скорость буксировки не должна превышать 3,2 узла, а при высоте волны более 4 м и скорости ветра более 17,1 м/с необходимо опустить опорные колоны на 2 пролета (примерно на 13,12 м ниже основной палубы) и приступить к дрейфу. Ответственным за общее руководство буксировкой был назначен начальник службы эксплуатации флота и безопасности мореплавания ОАО «АМНГР».

11 декабря 2011 года по приказу исполняющего обязанности заместителя генерального директора Лихвана началась буксировка установки с указанной точки к острову Сахалин. На борту находилось 67 членов экипажа. Исполняющий обязанности главного инженера Бордзиловский, проигнорировав неоднократные требования начальника СПБУ о вывозе с «Кольской» не задействованных в буксировке 28 человек, устным распоряжением запретил организовывать вывоз персонала. В течение пяти суток буксировка проходила в штатном режиме. Затем произошло резкое ухудшение погодных условий. Ответственный за буксировку, преследуя цель обогнать надвигающийся циклон, самовольно принял решение об увеличении скорости движения до 4.8 узлов, о чем доложил Лихвану, а также Бордзиловскому, которые указаний о снижении скорости до разрешенных пределов не дали. В результате превышения скорости буксировки наружная обшивка корпуса была деформирована, образовались трещины, через которые непрерывно стала поступать вода. Спустя некоторое время образовался дифферент (крен) носовой части СПБУ. Посредством спутниковой связи обвиняемые неоднократно были информированы о необходимости спуска опорных колонн на СПБУ для улучшения остойчивости и перехода в режим дрейфования (отстоя). Однако, самонадеянно рассчитывая на благоприятный исход событий, игнорировали поступающую информацию, и никаких мер по их спуску своевременно не предприняли. 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 фигурантами дела было дано запоздалое указание опустить опорные колонны, однако ввиду образовавшегося дифферента (крена) опорные колонны не вышли.

© 2007-2024 Следственный комитет Российской Федерации

В условиях критической ситуации, осознавая, что крен на СПБУ постоянно увеличивается, предвидя неизбежность затопления платформы и гибели людей, обвиняемые в целях экономии денежных средств предприятия никаких мер к организации спасательной операции не приняли, рекомендации дежурного Морского спасательного подцентра «Южно-Сахалинск» по организации своевременной подачи сигнала SOS игнорировали, вылет вертолетов спасательных служб и иных организаций в район бедствия СПБУ своевременно не организовали. Вопреки запрету и бездействию руководства, утром 18 декабря 2011 года капитан «Кольской» подал сигнал SOS. К сожалению, он оказался сильно запоздавшим. В этот же день 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 лиц.

Следует отметить, авария и её последствия обусловлены не одним нарушением со стороны фигурантов дела правил и требований безопасности движения и эксплуатации судна, а их совокупностью, каждое из которых во взаимодействии с другими создавало реальную возможность наступления вредных последствий и являлось необходимым условием их наступления.

В рамках расследования уголовного дела проведено уникальное подводное обследование затонувшей буровой установки с применением глубоководного аппарата «Triton» на глубине более километра. Допрошено около 200 свидетелей, потерпевших и должностных лиц различных государственных структур, произведены многочисленные обыски, выемки, осмотры документации, фото- и видеоматериалов, свидетельствующих о техническом состоянии СПБУ «Кольская». Также проведено более 60 судебных экспертиз. В их числе сложная комплексная технико-эксплуатационная экспертиза, многочисленные судебно-медицинские и ситуационные судебные экспертизы. Объем материалов уголовного дела составляет 28 томов.

Следствием собрана достаточная доказательственная база, в связи с чем уголовное дело с утвержденным обвинительным заключением направлено в суд для рассмотрения по существу.

12 Марта 2015

Адрес страницы: https://sledcom.ru/news/item/903403

© 2007-2024 Следственный комитет Российской Федерации