



Коммерсантъ: "Дело «Кольской» близко к погружению"

Потерпевшие считают, что вину в кораблекрушении будет сложно доказать

СКР объявил о завершении расследования крушения самоподъемной плавучей буровой установки (СПБУ) «Кольская» в декабре 2011 года, жертвами которого стали 53 человека. Перед судом должны предстать два топ-менеджера ОАО «Арктикморнефтегазразведка», которому принадлежала платформа. Однако потерпевшие сомневаются, что вину руководителей удастся доказать, так как преступные приказы издавались ими устно.

Дальневосточное следственное управление на транспорте СКР предъявило исполняющему обязанности главного инженера ОАО «Арктикморнефтегазразведка» Леониду Бордзиловскому, а также и. о. заместителя генерального директора по безопасности мореплавания этой компании Борису Лихвану обвинение в окончательной редакции в совершении преступления, предусмотренного 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).

Официальный представитель СКР Владимир Маркин сообщил, что, по версии следствия, Леонид Бордзиловский разрешил перевозку «Кольской» с размещением на ней в целях экономии 67 человек, 28 из которых не участвовали в работах на море и были пассажирами. В дальнейшем, когда капитан Михаил Терсин, ответственный за буксировку СПБУ суднами «Магадан» и «Нефтегаз-55», пытаясь «обогнать» надвигающийся циклон, самовольно принял решение об увеличении скорости движения до 4,8 узла, а затем проинформировал об этом своих руководителей Бордзиловского и Лихвана по электронной почте, те вмешиваться в процесс снова не стали. В результате превышения максимально допустимой скорости буксировки опоры платформы деформировали наружную обшивку корпуса СПБУ, в котором образовались трещины.

Капитан, по данным следствия, связался с господами Бордзиловским и Лихваном по спутниковой связи, проинформировав их о необходимости опустить опорные колонны на СПБУ и перейти в режим дрейфа, однако из «Арктикморнефтегазразведки» никаких решений



Официальный сайт
Следственный комитет
Российской Федерации

на этот счет снова не последовало. Более того, когда ситуация на «Кольской», попавшей в сильный шторм, стала критической, Леонид Бордзиловский запретил ее экипажу подавать сигнал SOS до его особого распоряжения.

В итоге время на проведение спасательной операции было упущено. В 9:45 18 декабря 2011 года капитан «Кольской» подал сигнал SOS, который, к сожалению, был сильно запоздавшим. В тот же день в 12:46 СПБУ, опрокинувшись, затонула в Охотском море на глубине более 1 тыс. м.

В ближайшее время, как отметил официальный представитель СКР Владимир Маркин, материалы уголовного дела будут представлены обвиняемым и потерпевшим для ознакомления. Однако потерпевшие уже заявили о том, что, несмотря на очевидные нарушения, вину руководителей «Арктикморнефтегазразведки» будет сложно доказать. Дело в том, что приказы, которые следствие считает преступными, издавались обвиняемыми, как правило, не на бумаге, а устно. Кроме того, с «молчаливого согласия» руководства компании экипаж «Кольской» и буксировщики платформы были вынуждены действовать на свой страх и риск.

В свою очередь, топ-менеджеры «Арктикморнефтегазразведки» вину не признают, утверждая, что причиной трагедии стал сильный шторм, в который попал караван, и неправильные действия капитана Михаила Терсина в сложных условиях. Господин Терсин пропал без вести во время кораблекрушения и по суду был признан погибшим.

06 Ноября 2013

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/smi/item/508764>