

## Гибель СПБУ «КОЛЬСКАЯ».

Независимое расследование.

В апреле этого года в г. Мурманске проходила российско-норвежская конференция по безопасности работ на Арктическом шельфе. И большая часть ее была посвящена расследованию причин гибели 53 человек 18 декабря 2011 года в Охотском море при крушении морской буровой установки, принадлежащей мурманскому ОАО «Арктикморнефтегазразведка» (ОАО «АМНГР»).

Наше профсоюзное независимое расследование было завершено еще в феврале 2012 года, но мы не торопились его обнародовать, чтобы нас нельзя было бы обвинить в давлении на следствие и комиссию Ространснадзора РФ, которая закончила свое расследование только в марте 2012 года. В конце апреля т.г., благодаря дружеским контактам с Российским профсоюзом моряков, нам удалось получить Акт расследования аварии Ространснадзором РФ, но об этом чуть позже.

Как писал поэт «Лицом к лицу - лица не увидать, большое видится на расстоянье...». И теперь, по прошествии 6 месяцев со дня гибели СПБУ «Кольская» (самоподъемной буровой установки), я готов рассказать о событиях прошлого года со ссылкой на документы и видеокдры, представленные нам участниками событий и их родственниками.

### Часть первая.

Начинать надо издали – с транспортировки СПБУ из Мурманска, когда буровую после годового ремонта везли на специальном судне на Дальний Восток. Вот выдержки из переписки со страховой компанией, характеризующие состояние корпуса буровой:

«Получив информацию об обнаружении трещин в плитах крепления опор, сообщаем, что по полученным метеосводкам была нормальная рабочая погода... Соответственно, сварные швы либо были недостаточно качественно выполнены и (или) недостаточно качественно проверены, включая старые швы, которые были».

В связи с необходимостью проведения срочного ремонта корпуса почти 2 месяца СПБУ провела на Канарских островах (Испания), теряя драгоценное летнее время. Следующий документ, касается ремонта уже в Магадане. При выгрузке выяснилось, что в районе кормовых танков обнаружены 3 трещины. После проведения аварийного ремонта, ОАО «Арктикморнефтегазразведка» обратилось в Дальневосточный филиал морского Регистра с просьбой перенести дату капитального ремонта повреждений днища.

Вот выдержки из ответа морского Регистра: « ширина устанавливаемых накладных полос 150 мм не отвечает требованиям п.5.4.1.2. упомянутого выше документа («Правила Классификационных освидетельствований судов») о максимальном перекипе в 50 мм накладной полосой кромки разрыва. Кроме того, возможность заварки трещин на остающейся подкладке не предусмотрена Руководством по тех.наблюдению за применением сварки...»

Перечисленные выше отступления от требований нормативных документов Регистра Судостроения были допущены филиалом ввиду уникальности и «исключительной срочности ремонта» и только на условиях его временного характера»...

Вот в таком состоянии и с недобрым напутствием контролирующих органов, СПБУ «Кольская» была отбуксирована на 200 миль от Магадана для бурения скважины «Первоочередная» с отставанием от графика на 2 месяца. Буксировка прошла успешно, учитывая летнее время и сравнительно небольшое расстояние.

Работа в море, в том числе и на шельфе, не терпит разгильдяйства. Это не то место, где можно на ходу исправлять ошибки. Успех работы закладывается на берегу. Есть понятие «хорошей морской практики» - это когда работы выполняются в строгом соответствии с нормативными документами и Кодексом торгового мореплавания. Уже при ремонте в порту Магадан были допущены отступления от требований Регистра по ремонту корпуса СПБУ. А дальше, при подготовке к буксировке Охотским морем к о.Сахалин, отступления от норм и правил шли сплошной чередой. В документах завода-изготовителя от 1985 года записано: «Буксировка морем запрещена в зимнее время в зимних сезонных зонах». И стоит точка. Никаких исключений. Наступил декабрь, начал образовываться лед, надо убирать буровую куда-нибудь южнее. Поэтому, в срочном порядке находят ледокол «Магадан», у которого есть лицензия на буксировку, а в помощь ему дают ТБС (транспортно-буксирное судно) «Нефтегаз 55», принадлежащее собственнику буровой ОАО «Арктикморнефтегазразведка».

Но ледокол не являлся «судном, предназначенным для осуществления буксировочных операций», как того требует п.5.7 «Правил безопасности ...на континентальном шельфе». И это сыграет свою роковую роль при буксировке, а особенно, при спасении людей, оказавшихся в воде после опрокидывания СПБУ.

На Проекте и Плана буксировки, мурманский филиал Регистра РФ, без выезда на место и осмотра СПБУ и судов, ставит штамп «принято к сведению», чем грубо нарушает Правила освидетельствования судов. Полное ощущение, что нашим чиновникам нормативные документы не указ, если «надо», если «очень хочется».

«Инструкция по безопасности морских буксировок» п.2.10 гласит: «Буксировка судна с пассажирами на борту запрещается». На СПБУ, при минимально необходимом штате 20 человек, находилось 67 человек. Это ведущий геолог ООО «Газфлот» Афанасьев А.А., не успевший принять и подписать отчет о бурении, сюрвейер (эксперт) болгарин Живко Жеков, буровики, занимавшиеся приведением в порядок бурового оборудования и механизмов. Лица, не занятые непосредственно в буксировке, считаются пассажирами. Очередное, в целях экономии средств, грубейшее нарушение, которое пытаются переложить на плечи погибшего капитана, ссылаясь на то, что он определяет необходимое ему количество членов экипажа.

Несмотря на то, что буксировка планировалась 2 –мя буксирами и «Инструкция по безопасности морских буксировок» называет такое соединение кораблей «караваном» и рекомендует назначить «начальника» каравана либо «старшего» по каравану, это сделано не было. «2.15. При организации буксировки одного судна несколькими буксирными судами приказом судовладельца буксирных судов... капитан основного буксирного судна назначается старшим и ему в оперативном отношении в части, касающейся обеспечения безопасности буксируемого судна, подчиняются капитаны вспомогательных буксирных судов. Капитан основного буксирного судна может быть назначен начальником буксирного каравана. Обязанности, права и ответственность начальника каравана, а также необходимость введения отдельной такой должности, определяет судовладелец буксирных судов в

зависимости от сложности каждой конкретной буксировки". Вместо этого, начальник службы эксплуатации флота и безопасности мореплавания (СЭФ и БМ) Терсин М.Н. назначается «ответственным за буксировку», «полномочным представителем ОАО «АМНГР» по буксировке СПБУ «Кольская». Права и обязанности такого «ответственного полномочного представителя» нигде в морских официальных документах не прописаны. Полное ощущение того, что документы готовили люди, далекие от морской отрасли.

Как нам удалось установить, роль капитана основного буксирного судна (на основании «договора буксировки») сводилась к консультациям и оценке событий со своей точки буксировки. На самой СПБУ образовался «триумвират» - капитан Данилов С.А., капитан Козлов А.С., начальник СЭФ и БМ Терсин М.Н., а решения принимались в Мурманске, штабом, возглавляемым гл. инженером предприятия Бордзиловским Л.Л.

### **Теперь о самой буксировке.**

Несколько дней море было спокойным. Буксировка шла по плану.

17 декабря погода стала ухудшаться, но еще днем на палубе фотографировались буровики, прячась от волн. Тогда вода только начинала подбираться к спасательным шлюпкам, забрызгивая их.

В нарушение инструкции, при ухудшении погоды 17 декабря 2011 года на СПБУ не были опущены опоры на глубину 10-15 метров, как того требуют судовые документы и Проект буксировки, что значительно повысило бы ее остойчивость при сильном ветре и волне.

Точнее всего события, происходившие на СПБУ, отражены в отчетах сюрвейера болгарина Живко Жекова, которые он регулярно отправлял в офис в Москву по спутниковому телефону. Нам предоставила их копию супруга погибшего, у которой был доступ к его электронной почте.

Из этих отчетов видно, что при ухудшении погоды буксиры перестали справляться с буксировкой, скорость упала до 1.5 узлов (2.5 км/час). Ледокол «Магадан» из-за специфики корпуса плохо держал заданный курс, его сильно раскачивало, что вызывало рывки буксирного троса. Днем, стремясь тащить СПБУ против волны и ветра, «Магадан» значительно увеличил усилие на буксирном тросе. На видеокдрах заметно, что нос СПБУ не «всходит» на волну, а ныряет в нее. Это говорит о том, что в носовых танках уже начала скапливаться вода. Нос оседал все ниже. С 19.30ч. (время местное) начались проблемы с электропитанием – оно стало периодически отключаться. А это значит, что на это время останавливались осушающие насосы, и воды становилось все больше. В 22.10ч. на СПБУ «Кольской» поняли всю серьезность ситуации и запросили дополнительный буксир. Связались с руководством в Мурманске, с Южно-Сахалинским морским координационным центром, с портом Магадан. Ближайший буксир был в 200 милях (370 км) от них, но он был занят своей работой, и пока не будет подан сигнал «SOS», нельзя говорить о спасении гибнущих, а значит, настаивать на его помощи. Вот выдержки из отчетов сюрвейера болгарина Живко Жекова:

23.45ч. За борт смывает половину спасательных гидрокостюмов.

02.40ч. Ломается буксирная дуга на ледоколе «Магадан».

03.35ч. Рвет такелажный блок на ТБС «Нефтегаз 55» и у него возникают проблемы с дальнейшей буксировкой. Капитан Козлов А.С. предупреждает руководство в Мурманске о сложности ситуации, и необходимости быть готовым к подаче сигнала

«SOS» СПБУ «Кольской».

05.10ч. Вахтенный штурман сообщает, что вода продолжает прибывать, несмотря на откачку насосами 150 м/куб. в час.

06.10ч. Связались с Сахалином, обещан вертолет для снятия лишних людей.

07.00ч. Из Мурманска получены указания: людей вывести на палубу, готовить к отправке, опоры СПБУ опустить в воду для повышения остойчивости.

07.30ч. Ноги опустить не возможно, стопора не отдаются. У ледокола «Магадан» проблемы с тросом. У ТБС «Нефтегаз 55» тоже проблемы с буксирным тросом.

08.40ч. Спасательная шлюпка левого борта разбита и потеряна, через 20 минут та же судьба постигает и шлюпку правого борта.

09.10ч. Дан сигнал «SOS». Причина: попадание воды в носовые танки СПБУ.

09.25ч. Экипаж готовится к эвакуации, теплая одежда, гидрокостюмы собраны в столовой команды.

10.26ч. ТБС «Нефтегаз 55» сообщается, что часть фальшборта, срезанная буксирным тросом, свалилась за борт, есть проблема с главным двигателем (обломки фальшборта заклинили винт судна).

11.50ч. Сообщили, что вертолет придет только к 15.30ч. Будет брать по 12 человек, 3 группы - одна на ледокол «Магадан» и две - на ТБС «Нефтегаз 55».

До гибели СПБУ «Кольская» оставалось меньше часа. Дифферент на нос достигал 10-12 градусов. Все уже были в гидрокостюмах, кто на верхней палубе, кто в помещении. Нырнув носом в волну в очередной раз, буровая замирала на мгновение, после чего снова выравнивалась. Ее огромные, 140 метровые опоры все ниже склонялись к воде при качке. На видеозаписи это хорошо видно и слышен комментарий: «Смотри, как ее кидает. Не кувыркнулась бы она...». (В это время ТБС «Нефтегаз 55» находился недалеко от СПБУ и кто-то из членов экипажа вел съемку). Спустя еще полчаса произошла трагедия. Кто успел, тот прыгнул, остальные просто скатились в воду, падая и травмируясь о механизмы СПБУ.

Трудно понять как на глазах десятков людей, при наличии 2 судов в районе крушения мы потеряли 53 человека!!!

Здесь только факты. Выводы пусть делает следствие. Но факты упрямо говорят о том, что на лицо системный кризис в организации работ на шельфе. При таком отношении к нормам безопасности и требованиям нормативных документов, СПБУ «Кольская» была обречена: если не в этот шторм, то в следующий, если не в этом году, то спустя месяцы или год ЧП было бы не избежать. Из служебной переписки сюрвейера Живко Жекова стало известно, что и далее, на точку бурения во Вьетнаме, СПБУ «Кольская» планировали тащить на буксире, невзирая на все трещины в корпусе, которые латали буквально «на ходу».

## Часть вторая. Послесловие.

Из записи радио переговоров:

- «Кольская» на связи. - Мужики, в 9 часов 10 минут мы дали сигнал SOS. У нас поступление воды продолжается. Крен на нос увеличивается, под нос уже вода хлещет, - передает «Магадану» Терсин М.Н. - Так что имейте в виду это.

Возможно, вам придется снимать всех людей наших, потому что вокруг никого нету. Сейчас собираем весь экипаж в салоне. У них гидротермокостюмы и жилеты спасательные с собой. Шлюпки смыты.

- Михаил Николаевич (Терсин М.Н.), может, тогда мы буксир не будем наматывать? Попробуем вас развернуть на юг, юго-восток... чтобы вас не смыло водой, - предлагает "Магадан". - Да, я вот этого и жду, когда вы будете готовы вместе с «Нефтегазом» разворачивать, - отвечает Терсин М.Н. - Смотрите, как удобно - через право или через лево, но так, чтобы у нас вода на нос не заходила. Потому что наши насосы уже не справляются. Прием».

При этом развороте, на ТБС «Нефтегаз 55», часть фальшборта, ранее срезанная буксирным тросом, и висят за бортом, оторвалась, заклинила винт, и он прекратил буксировку, потеряв ход. Это произошло в 10.25ч. местного времени. В 10ч.50м. «Нефтегаз 55», снова дал ход и продолжил буксировку, чтобы спустя полтора часа попытаться подойти к СПБУ и снять оттуда людей. Но было уже поздно. При той ситуации и количестве людей, которое было на СПБУ, организовать эвакуацию было уже невозможно. Несколько человек экипажа, трезво оценив обстановку, при приближении ТБС «Нефтегаз 55» сами приняли решение прыгнуть в открытое море и плыть к нему. Они были спасены первыми. Сегодня их обвиняют в том, что они своим поступком не дали организовать спасение остальных членов экипажа. С этим трудно согласиться. В тот момент до гибели буровой оставалось не более 20 минут. На ее борту уже нельзя было находиться, но и спастись было не на чем. Спасательные шлюпки были смыты (одну из них спустя месяц нашли на побережье Курильских островов), спасательные плотки спустить не удалось. Решения о подаче сигнала «SOS» и покидания судна принимались с большим опозданием, значительно отставая от развития событий.

«Мы видели ее днище, когда спасали людей, - вспоминал капитан ледокола «Магадан» Роман Могилян. - Она тонула около часа. Снежные заряды налетали и мешали поиску. Мы видели мертвых людей в гидрокостюмах, но не поднимали их на борт, потому что искали живых. Мой ледокол не приспособлен для спасения людей, нет стабилизатора. На свое судно нам удалось поднять всего трех человек - они цеплялись за борт голыми руками».

Страшно читать это признание, когда вспоминаешь слова выживших моряков: «ледокол не спасал людей, а топил их, подминая под себя».

Изучая материалы, связанные со спасением людей, мы пришли к страшному выводу: сегодня в российских водах моряки и нефтяники предоставлены сами себе. До сих пор пословица «Спасение утопающих – дело рук самих утопающих» определяет успех выживания при крушениях. Выяснилось, что у нас в России нет нормативов по времени оказания помощи терпящим бедствие в море: помощь оказывается «незамедлительно». В данном случае спасательный буксир,

приспособленный для спасения людей и судов, из ближайшего порта шел бы более суток.

У нас есть экстренные службы немедленного реагирования МЧС, МСКЦ (морские спасательно-координационные центры), но ни МСКЦ, ни МЧС Сахалина не готовы сегодня спасать людей в штормовом море. У них для этого нет средств: вертолетов в морском исполнении, скоростных спасательных судов. Все, что они сами могли бы сделать – это выслать спасательный буксир, у которого скорость хода максимум 12-15 узлов (20-25 км/час).

Вертолетов у МЧС на Сахалине не было, ближайшие - в Хабаровске. Пограничники в такую погоду не летают. В этой ситуации государственные службы (МСКЦ, МЧС) обратились за помощью к частной компании.

В тот день в Ногликах (о.Сахалин) находились два специально оборудованных для проведения спасательных работ вертолета Ми-8 МТВ компании ООО "Авиашельф", работавших на подряде у компаний "Эксон Нефтегаз Лимитед" и "Сахалин Энерджи". Но это не дежурные спасательные вертолеты, которые должны находиться в состоянии получасовой готовности.

Привожу краткий отчет, помещенный в пресс-релизе МЧС:

- 08.00 - оперативный дежурный центра управления в кризисных ситуациях МЧС России по Сахалинской области позвонил представителю компании "Авиашельф" с просьбой подготовить два вертолета к вылету в район "Кольской";
- 09.30 - звонок начальника смены ЦУКС представителю компании "Авиашельф" с просьбой ускорить проведение подготовки к вылету в связи с получением сигнала «SOS» с СПБУ "Кольская";
- 10.34 - письмо с гарантией оплаты полета с печатью и подписью начальника главного управления МЧС России по Сахалинской области передано факсом в "Авиашельф";
- 10.35 - от представителя "Авиашельфа" получена информация о подготовке к вылету вертолета Ми-8 МТВ;
- 11.05 - от представителя "Авиашельфа" получена информация о том, что вертолет будет готов к вылету через два часа;
- 12.00 - от представителя "Авиашельфа" получена информация о том, что вылет вертолёта планируется в 13.00;
- 13.00-13.40 - телефонные разговоры оперативного штаба главного управления МЧС России по Сахалинской области с представителем "Авиашельфа", в ходе которых на вопрос о причине задержки вылета давался ответ о ведущейся подготовке.
- 13.50 - вылет первого вертолета.

Подготовка к вылету вертолета (а компания ранее заявляла о полуторачасовой готовности) 18 декабря заняла 3 часа 16 минут, если считать от момента получения "Авиашельфом" гарантийного письма. Если считать от первого устного обращения - 5 часов 50 минут, сообщает пресс-служба ГУ МЧС.

Напомню, СПБУ «Кольская» опрокинулась и перевернулась в 12 час. 50 минут (время местное).

А теперь то, что рассказал командир вертолета, участвовавший в поисках:  
« Я слышал про SOS в 9:24. О том, что "Кольская" попала в беду, в Ногликах знали примерно с 7 часов утра. К 8 часам мы прибыли на работу, дежурный командир предупредил оба экипажа, что надо быть готовыми. В 8:30 собрались специалисты

и мы начали разрабатывать план спасательных работ. С учетом координат ЧП, погодных условий стало понятно, что работа предстоит тяжелая. Чтобы обеспечить работу вертолетов на месте происшествия хотя бы в течение часа-полтора, необходимо ставить дополнительные топливные баки.

А дальше началось гнетущее ожидание, "хождение из угла в угол". Полная неизвестность - что происходит и что нам делать, полетим - не полетим, пока в 12:50 (платформа перевернулась) МЧС не стало обрывать телефоны и требовать срочного вылета. Начали ставить дополнительные топливные баки на вертолет, и уже в 14:10 первый вылетел в район ЧП. В 15:30 - чтобы провести его смену и подхватить спасательные работы - поднялся второй вертолет.

Кстати, оказалось, что в результате шторма место крушения сместилось на юго-восток еще километров на 70 от первоначальных координат. Итого - 475 километров по прямой. Для вертолетов над штормовым морем это очень много. Километров за 100 установилась связь с первым вертолетом. Сведения неутешительны. Обнаружены пустые спасательные плоты и четверо погибших. Трое явных - они плавают лицом вниз, к четвертому спускается по тросу спасатель, но, увы, человек уже окоченел. Вертолет уходит на поиск живых. Но никого не находит. Расчетные запасы топлива на исходе.

Подходим мы, подхватываем спасательные работы. Правда, кого искать? Уже закат. Ночь. Первый вертолет уходит на Ноглики. С "Нефтегаза-55" (связь велась через "Магадан") поступает сообщение, что на борту двое пострадавших, которым в судовых условиях помощь оказать не смогут. Принимаем решение взять их на борт. Внизу проплывают надутый спасательный плот (Л/к "Магадан" проверил, пустой...), спасательный жилет с проблесковым маячком. ...

За 25 минут сняли с "Нефтегаза-55" четверых пострадавших. И далее 3 часа 35 минут шли против ветра в Ноглики (в общей сложности полет занял почти шесть часов). На следующий день на поиски летали уже другие экипажи.

Почему потеряли столько времени?

Мы, конечно, все тонкости не знаем, но по нашему мнению, дело в МЧС. Где всякий думает - а в моей ли компетенции принимать решения? А ситуация требовала быстрого принятия мер. **В хабаровском региональном центре МЧС есть и самолеты, и вертолеты, причем, даже Ми-26, который летит далеко и берет много.** Но почему - пусть даже SOS приняли в 9:24 - вертолет (Ми-8) вылетел только в 19 часов, а самолет вообще на следующий день? Ведь любому, кто работал в это время в Охотском море, понятно - это уже поздно...»

Я вынужден был включить в свою статью эти высказывания очевидцев, чтобы мои выводы не показались слишком пессимистическими и необъективными.

Ситуация катастрофическая. Островная область – и нет морских спасательных вертолетов. У правительства области должны быть вертолеты для чрезвычайных ситуаций. В случае ЧП как долго пойдет согласование с московскими ведомствами, которые в это время могут еще спать?

Пусть даже один вертолет, пусть он год стоит без дела, экипаж только тренируется, но тут денег жалеть нельзя – мы катастрофически теряем население, и, в первую очередь, молодых, трудоспособных мужчин, которые чаще других работают на опасных производствах.

Я внимательно прочитал отчет расследования причин аварии, проведенный Ространснадзором. Очерчен круг виновных. Степень вины каждого определит

следствие и суд. В целом, отчет достаточно объективен, если не считать того, что ни слова не сказано о техническом состоянии СПБУ «Кольская» перед буксировкой, не проанализированы документы, связанные с ее ремонтом и выходом в море из порта Магадан, не дана оценка действий буксирных судов и их капитанов при буксировке и после крушения СПБУ.

По требованию Прокуратуры Сахалинской обл. должен был быть уволен начальник морского спасательного подцентра «Южно-Сахалинск», ответственный за спасательную операцию, однако он уволился добровольно. Кроме того, также добровольно, уволился зам. гендиректора ОАО «АМНГР» по флоту, готовивший перегон СПБУ, а некоторым специалистам были объявлены выговоры.

### Вместо эпилога.

За последние 20 лет в России так и не создана современная и эффективная служба по спасению людей, терпящих бедствие в море. Государственные средства расходуются на что угодно, но не на закупку современных поисково-спасательных судов и вертолетов. Спасать людей в море практически нечем.

По нашим данным, на всю огромную Россию имеется 12 буксиров-спасателей. Многофункциональные суда-спасатели в количестве 5 единиц, заказанные Минтрансом России на отечественных верфях, уступают функционально иностранным судам, а по стоимости превышают аналогичные зарубежные в несколько раз.

Такая же ситуация при закупке спасательных катеров типа "Лидер" для МЧС на Рыбинской судовой верфи. Сегодня у МЧС всего 35 вертолетов, при этом, нет НИ ОДНОГО поисково-спасательного для моря!

Такое впечатление, что МЧС РФ нацелена на обеспечение безопасности VIP-персон, в первую очередь, а спасение простых людей осуществляется по остаточному принципу. Все лучшие кадры, новейшие силы и средства МЧС сосредоточены в Москве и вокруг Москвы. Регионам остается надеяться на энтузиазм простых сотрудников МЧС и технику советских времен.

Я сам наблюдал несколько лет тому назад, как МЧС обеспечивало полет В.В.Путина на Новую Землю. Все стоянки рядом с аэровокзалом Мурманск были заняты самолетами и вертолетами МЧС так, что пассажирскому самолету было некуда встать.

Морские катастрофы последних лет, а особенно, авария с буровой платформой "Кольская" наглядно доказывают, что необходимо принимать срочные и кардинальные меры по всей структуре морского спасения.

Уже стоит на шельфе добывающая буровая «Приразломная», готовы к работе в Арктике морские полупогружные платформы «Полярная звезда» и «Северное сияние», идет отгрузка нефти на морском терминале «Варандей», танкеры ледового класса пошли Северным морским путем.

Поэтому наш профсоюз не может оставаться сторонним наблюдателем, а должен выступить инициатором принятия новых нормативов и технических регламентов по организации безопасности морских работ и спасению на море, внесения дополнений и изменений в существующие Правила. Чтобы жизнь работников не была заложницей доброй или злой воли работодателя.

Загородний Р.А., представитель Нефтегазстройпрофсоюза РФ на территории



Мурманской области.