



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012

Тел.: (495) 626-10-00, факс: (495) 626-90-38

E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

14.03.2012 № *08-13/2478*

На № _____ от _____

Председателю
Комитета по транспорту
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

Е.С. Москвичеву

О направлении заключения Ространснадзора по
расследованию очень серьезной аварии с СПБУ
«Кольская» 18 декабря 2011 года в Охотском море

Уважаемый Евгений Сергеевич!

В дополнение к письму Минтранса России от 10 февраля 2012 г.
№ СА-13/1142 направляем копию заключения Ространснадзора от 27 февраля
2012 г. № АГ-01/12 по расследованию очень серьезной аварии с самоподъемной
плавучей буровой установкой «Кольская» произошедшей в Охотском море
18 декабря 2011 года (прилагается).

Приложение: на 24 л. в 1 экз.

Уважаемый,

В.А. Олерский

УТВЕРЖДАЮ

председатель комиссии, заместитель
руководителя Федеральной службы по
надзору в сфере транспорта

А.А. Гузенко

«27» февраля 2012 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ № АГ 01/12

Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по расследованию очень серьезной аварии с самоподъемной плавучей буровой установкой «Кольская», произошедшей в Охотском море 18 декабря 2011 года

Место расследования г. Москва, г. Корсаков, г. Мурманск
Дата начала расследования 19 декабря 2011 г.
Дата окончания расследования 27 февраля 2012 г.

Орган расследования: комиссия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, назначенная приказом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 18.12.2011 № АК-1221фс «О назначении комиссии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по расследованию очень серьезной аварии с самоподъемной буровой установкой «Кольская» в составе:

А.А. Гузенко – заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (председатель комиссии);

П.М. Ермолаев – начальник Управления государственного морского и речного надзора (заместитель председателя комиссии);

С.И. Кондратьев – заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного флота;

К.Г. Пальников – директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации;

В.Л. Ельников – начальник Сахалинского дивизионного отдела Дальневосточного управления государственного морского надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;

Е.В. Чебаков – капитан морского порта Корсаков – начальник ФГУ «Администрация морских портов Сахалина»;

В.А. Баранов – директор Морского департамента ФГУ «Российский морской регистр судоходства», с привлечением в качестве эксперта ЗАО «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота» («ЦНИИМФ»), провела расследование обстоятельств гибели самоподъемной плавучей буровой установки (СПБУ) «Кольская» и установила следующее:

РЕЙС СУДНА: Западное побережье Камчатки – п. Холмск
(откуда и куда)

Ф.И.О. капитана: Данилов Сергей Анатольевич

1. ВИД АС:	Очень серьезная авария на море
2. ВРЕМЯ АС:	18 декабря 2011 г. 12:45 UTC+11 (MSK+7) (число, месяц, год, часы, минуты)
3. МЕСТО АС:	Охотское море, $\phi=49^{\circ}23.1'N$; $\lambda=148^{\circ}20.8'E$

4. ДАННЫЕ ПО СУДАМ:

Тип, название:	СПБУ «Кольская»
ИМО №	8752207
Порт регистрации:	Мурманск
Флаг:	Российская Федерация
Судовладелец, № ИМО,	ОАО «Арктикморнефтегазразведка» 1009789
почтовый адрес:	183032, г. Мурманск, пр. Кольский, д. 1
Место и год постройки:	Пори, Финляндия, верфь «Раума-Репола», 1985 г.
Размерения судна:	Длина 69,28 м. Ширина 80,00 м. Высота борта 8,25 м.
Регистровая емкость:	Чистая 2974,00 т., валовая 9914 т.
Дедейт	2300 т.
Тип и мощность СЭУ (кВт):	несамоходное
Осадка максимальная в грузу:	4,75 м., в балласте: 4,27 м.
Число пассажиров:	нет
Количество и род груза:	технологический груз в 2-х 10 футовых контейнерах
Численность экипажа:	67 чел.
Кол-во опор/длина:	3 x 141,4 м.
Высота буровой вышки:	44,8 м.
Штатный комплект спасательных средств:	Спасательные: - шлюпки – 2 шт. x 102 чел. Пластиковые моторные, полностью закрытые, огнезащитенные типа JY-QFN-9,35 - плоты 4 шт. x 25 чел. Типа 25 DKF, VIKING - жилеты – 105 шт.; - гидрокостюмы – 100 шт. типа Imperial 1409 и PS 2004/2004.79 Дежурная шлюпка 1 шт. x 9 чел
Радиооборудование:	2 x УКВ р/уст. с ЦИВ типа SAILORRM-2042; 1 x ПВ/КВ р/уст. с ЦИВ типа SAILORRM-2150; 1 x судовая земная станция ИНМАРСАТ-C; 1 x приемник системы НАВТЕКС типа NAV-5; 1 x АРБ системы КОСПАС-САРСАТ типа TRON-30S; 2 x РЛО типа TRONSART;

Навигационное оборудование:	3 x УКВ р/ст. двусторонней радиотелефонной связи; 3 x УКВ р/ст. двусторонней радиотелефонной связи с воздушными судами Аппаратура универсальной АИС типа SAMYUNG, SI-30R – 1 шт. Лампа дневной сигнализации типа «Kelamp» - 1 шт. Приёмник индикатор ГНСС типа FURUNOGP-80 – 1 шт. Кренометр – 2 шт. Бинокль призмный – 2 шт.
Производительность водоотливных средств:	1 x 220 м ³ /ч; 1 x 260 м ³ /ч; аварийный 1 x 220 м ³ /ч
Противопожарные системы и оборудование:	Пожарные рукава – 41 шт. Переносные огнетушители: - порошковые – 72 шт.; - углекислотные – 24 шт. Передвижные огнетушители: - порошковые – 5 шт.; - углекислотные – 2 шт. Переносные пенные комплекты – 3 шт. Водяные противопожарные системы – 4. Местные стационарные противопожарные системы – 31 шт. Комплекты снаряжения пожарного – 6 шт. Аварийные дыхательные устройства – 103 шт. Дымосос – 1 шт.
Категория ледовых усиленный корпуса:	нет

5. ДАННЫЕ ОБ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ СПБУ «КОЛЬСКАЯ» ОРГАНОМ КЛАССИФИКАЦИИ СУДОВ:

Орган, выдавший классификационные и конвенционные документы, и проводивший последние освидетельствования судна и судоходной компании: Российский морской регистр судоходства (РМРС).

№№ п.п.	Название Свидетельства	Дата выдачи	Дата окончания	Место проведения ежегодного освидетельствования
1.	Свидетельство о годности к плаванию	10.08.2011	31.05.2015	п. Мурманск
2.	Классификационное свидетельство	10.08.2011	31.05.2015	п. Мурманск
3.	Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки	24.03.2011	31.05.2015	п. Мурманск
4.	Международное мерительное свидетельство (1969 г.)	24.03.2011		п. Мурманск

5.	Международное свидетельство о грузовой марке	24.03.2011	31.05.2015	п. Мурманск
6.	Свидетельство о соответствии оборудования и устройств судна требованиям приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78	24.03.2011	31.05.2015	п. Мурманск
7.	Акт освидетельствования судна № 11.06186.173	25.08.2011		п. Магадан
8.	Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании стального троса	24.03.2011		п. Мурманск

Тип, название:

Ледокол «Магадан»

ИМО №

8009193

Порт регистрации:

Владивосток

Флаг:

Россия

Судовладелец,

ОАО «ДВМП»

№ ИМО,

0555567

почтовый адрес:

690091, г. Владивосток, ул. Алеутская, 15

Место и год постройки:

Финляндия, 1982 г.

Длина: 82.11 м, ширина: 20.00 м, высота борта: 10.50 м.

Размерения судна:

Регистровая вместимость:

Чистая 1603.00 т., валовая 5342.00 т.

Дедвейт

Тип и мощность СЭУ (кВт):

ДВС 8R 32 – 4 x 2390 kW

Число и конструкция

гребных винтов:

ВРШ

Конструкция руля, сведения

о ПУ:

ПУ нет

Скорость полного хода

узлов:

17,5

Осадка максимальная в

грузу:

6,50 м.

Число пассажиров:

нет

Количество и род груза:

нет

Численность экипажа:

42 чел.

Штатный комплект

спасательных средств:

Спасательные:

- шлюпки – 2 шт.

Радиооборудование:

Морской район ГМССБ А4

Навигационное

оборудование:

Морской район ГМССБ А4

Число и производительность

водоотливных средств:

10 насосов-1652 куб м/час

Категория ледовых усилений

корпуса:	Icebreaker6
Тип, название:	Транспортно-буксирное судно (ТБС)
ИМО №	«Нефтегаз-55»
Порт регистрации:	8418459
Флаг:	Мурманск
Судовладелец,	Россия
№ ИМО,	ФГУП «Арктикморнефтегазразведка»
почтовый адрес:	1009789
Место и год постройки:	183032, г. Мурманск, пр. Кольский, д.1
Размерения судна:	г. Щецин, Польша. 1987 г.
Регистровая вместимость:	Длина: 71.45 м, ширина: 15.96 м, высота борта: 7.20 м.
Дедвейт:	Чистая 817.00 т., валовая 2723.00 т.
Тип и мощность СЭУ (кВт):	1397.00 т.
Число и конструкция гребных винтов:	2 ДВС 6ZL 40/48 2 x 2650 kW (2 x 3600 л.с.)
Конструкция руля, сведения о ПУ:	2 ВРШ
Скорость полного хода (узлов):	ПУ носовое, 426 кВт
Осадка максимальная в грузу:	15,0
Число пассажиров:	4,90 м
Количество и род груза:	нет
Численность экипажа:	нет
Штатный комплект спасательных средств:	16 чел.
Радиооборудование:	Спасательные: плоты – 5шт.
Число и производительность водоотливных средств:	Морской район ГМССБ А1, А2, А3
Противопожарные системы и оборудование:	Погружной эл. насос 200 м ³ /ч; водотушение 63 Wa 65N54 63 м ³ /ч.
Категория ледовых усилений корпуса:	пенотушение SK.6.08.2.1 - 1000 л.
	Arc4

6. ОПИСАНИЕ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНОЙ АВАРИИ НА МОРЕ:

18.12.2011 в 12:45 (здесь и далее время UTC+11 (MSK+7)) при осуществлении разового перегона СПБУ «Кольская» из точки буровых работ (Западно-Камчатский шельф) на рейд п. Холмск в сложных гидрометеорологических условиях при северо-западном ветре скоростью 23-25 м/с и высоте волн 5-7 метров в результате воздействия значительных гидродинамических ветро-волновых сил, приложенных к корпусу и надстройке судна, и последующего нарушения герметичности,

приведшего к затоплению цистерн 32, 33, 35, 37 и 38, СПБУ «Кольская» приобрела дифферент на нос, потеряла остойчивость, перевернулась и спустя 57 мин. затонула на глубине 1042 метра в координатах $\varphi=49^{\circ}23.1'N$; $\lambda=148^{\circ}20.8'E$.

В результате спасательной операции 14 человек были спасены, с воды подняты тела 17 погибших, 36 человек пропали без вести.

7. ПОСЛЕДСТВИЯ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНОЙ АВАРИИ НА МОРЕ:

7.1 Гибель людей: 17 человек погибло, 36 пропали без вести

7.2 Травматизм людей: нет

7.3 Гибель судна: да

7.4 Утрата груза: да

7.5 Загрязнение окружающей среды: нет

7.6 Повреждение объектов морской инфраструктуры: нет

8. СВЕДЕНИЯ О ЛИЦАХ, ПРИЧАСТНЫХ К ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНОЙ АВАРИИ НА МОРЕ:

№№ п.п.	Фамилия, Имя, Отчество	Должность	Дата рождения	Образование	Стаж работы/ стаж в должности	Диплом
1.	Мелехов Юрий Станиславович	И.о. генерального директора ОАО «АМНГР»	18.09.1968	высшее	6 лет/ 1 год	ВВМИУ им. Ф.Э. Держинского 1990 г.
2.	Васецкий Василий Александрович	Заместитель генерального директора ОАО «АМНГР»	31.07.1955	высшее	25 лет/ 9 мес.	ЛВИМУ им. С.О.Макарова 1990 г.
3.	Лихван Борис Степанович	И.о. заместителя генерального директора ОАО «АМНГР»	26.01.1956	средне-специальное	30 лет/ 18 дней	Мурманский колледж им. И.И. Мещяцева 1997 г.
4.	Терсин Михаил Николаевич	Начальник службы эксплуатации флота и безопасности мореплавания ОАО «АМНГР»	21.11.1950	высшее	32 года/ 1 год 11 мес.	Мурманское высшее инженерное морское училище им. Ленинского комсомола, в 1980 г.
5.	Данилов Сергей Анатольевич	Капитан СПБУ «Кольская»	02.03.1967	среднее-профессиональное	16 лет/ 1 год	Ломовосовское мореходное училище, 1988 г.
6.	Корчанов Владимир Никодимович	Управляющий директор ОАО «ДВМП»	24.05.1964	высшее	11 лет/4 года	ДВВИМУ 1987 г., Академия народного хозяйства при Правительстве

7.	Могилан Роман Николаевич	Капитан ледокола «Магадан»	24.01.1963	высшее	24 года/8 лет	РФ 2004 г. ДВВИМУ 1986 г.
----	--------------------------	----------------------------	------------	--------	---------------	---------------------------------

9. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНОЙ АВАРИИ НА МОРЕ:

9.1 УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПРИ КОТОРЫХ ПРОИЗОШЛА ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНАЯ АВАРИЯ НА МОРЕ:

25.08.2011 СПБУ «Кольская» была подготовлена к буксировке из морского порта Магадан на Западно-Камчатский шельф с целью осуществления строительства поисковой скважины № 1 «Первоочередная» в соответствии с Контрактом № 33600/53-11, заключённым 08.04.2011 между ООО «Газфлот» и ОАО «Арктикморнефтегазразведка» (ОАО «АМНГР») и вступившим в силу с даты его подписания.

В ходе проверки готовности СПБУ «Кольская» к буксировке из п. Магадан к точке бурения государственным инспектором ИГПК АМП «Магадан» В.Г. Аверьяновым было выявлено 15 несоответствий, что отражено в Акте инспекции судна от 25.08.2011 № 50/11 (лист 246 аварийного дела).

26.08.2011 после проведения контрольного осмотра СПБУ «Кольская» государственным инспектором ИГПК АМП «Магадан» В.П. Якушем отход судна на Западно-Камчатский шельф был разрешён. СПБУ «Кольская» вышла в точку бурения, имея на борту 74 члена экипажа согласно судовой роли от 25.08.2011 (л. 251).

Работы на Западно-Камчатском шельфе по строительству поисковой скважины № 1 «Первоочередная» в соответствии с Контрактом должны были быть начаты не ранее 07.07.2011 г. и не позднее 10.07.2011 г. и закончены через 124 суток, т.е. к 11.11.2011 г.

29.08.2011 в 14:15 после вывода СПБУ «Кольская» на точку бурения и касания опорами дна началось строительство поисковой скважины № 1 «Первоочередная» (Акт о начале строительства от 29.08.2011). Действие Контракта № 33600/53-11 продолжалось в течение времени, необходимого для того, чтобы пробурить, испытать, ликвидировать или законсервировать одну скважину.

Начав с опозданием на 50 суток работы по строительству скважины № 1 «Первоочередная», руководство ОАО «АМНГР» не предприняло должных мер по прекращению работ и консервации скважины до наступления зимнего периода, когда была возможность буксировки СПБУ в Охотском море в соответствии с требованием п. 3.4 «Информации об остойчивости» от 16.06.1985 № PP-22.

Окончание работ в точке бурения ОАО «АМНГР» планировало закончить в начале декабря 2011 года, когда буксировка СПБУ «Кольская» в соответствии с требованием п. 3.4 «Информации об остойчивости» от 16.06.1985 № PP-22 была запрещена (л. 191).

Классификационным свидетельством СПБУ «Кольская», выданным РМРС 10.08.2011, определены постоянные ограничения на буксировку, которая должна производиться при условиях, указанных в разделах №№ 3-5 «Информации об остойчивости». Согласно п. 3.4 «Информации об остойчивости» от 16.06.1985

№ РР-22 СПБУ буксировка морем запрещена в зимнее время в зимних сезонных зонах. В соответствии с п. 2.3.1 «Приложения к Правилам о грузовой марке морских судов» район буксировки СПБУ «Кольская» находился в зимней сезонной зоне (л. 195).

Буксировка СПБУ «Кольская» вне установленного района и сезона плавания в период зимних сезонных ограничений была возможна только при проведении комплекса дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности мореплавания, согласно процедур разового перегона, в соответствии с требованиями:

- п. 2.3. Инструкции по безопасности морских буксировок, утвержденной Федеральной службой морского флота России от 08.07.1996 № МФ-35/1921 (л. 201);

- разделом 8.9. Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации РМРС (л. 212).

Документом, подтверждающим выполнение всех дополнительных мероприятий, связанных с подготовкой объекта к разовому перегону, а также возможность сохранения класса в течение разового перегона, является Свидетельство на разовый перегон, выдаваемое РМРС после проведения внеочередного освидетельствования объекта.

В рамках выполнения требований, связанных с разовым перегонем СПБУ «Кольская» 25.11.2011 между собственником ледокола «Магадан» ОАО «Дальневосточное морское пароходство» и капитаном ОАО «АМНГР» заключено Соглашение № 865/03 о морской буксировке («Тоухайер») (стандартная форма рекомендованного Международного соглашения о морской буксировке (на условиях посуточной наемной платы) СПБУ «Кольская» с дополнительными статьями 26, 27, 28 с места буровых работ на рейд п. Корсаков (бухта Морж) (л. 73). При этом стороны договора, в нарушение п. 2.10. Инструкции по безопасности морских буксировок, утвержденной Федеральной службой морского флота России от 08.07.1996 № МФ-35/1921 исключили из Соглашения требования по организации обеспечения безопасности буксируемого судна в процессе буксировки, в том числе при возникновении аварийной ситуации.

Службой эксплуатации флота и безопасности мореплавания ОАО «АМНГР» разработана Инструкция по обеспечению безопасной буксировки СПБУ «Кольская» по маршруту с точки бурения $\varphi=54^{\circ}49'N$; $\lambda=155^{\circ}26'E$ на рейд морского порта Холмск, утвержденная 29.11.2011 заместителем генерального директора ОАО «АМНГР» В.А. Васецким (л. 216). Инструкция содержит перечень основных организационных мероприятий подготовки и обеспечения безопасности буксировки, сведения о погодных ограничениях, порядок движения каравана и организацию связи, действие капитана в аварийных ситуациях.

И.о. генерального директора ОАО «АМНГР» Ю.С. Мелховым был издан приказ от 29.11.2011 № 335 «О буксировке СПБУ «Кольская» по маршруту с точки бурения $\varphi=54^{\circ}48,839'N$; $\lambda=155^{\circ}25,671'E$ на внешний рейд п. Корсаков (бухта Морж)» в период действия сезонных ограничений для СПБУ «Кольская» (л. 197).

По поручению судовладельца ОАО «АМНГР» конструкторским бюро ОАО «АМНГР» в соответствии с требованиями «Правил классификации, постройки и оборудования плавучих буровых установок и морских стационарных платформ», РМРС, 2010 г.; «Руководства по техническому наблюдению за судами в

эксплуатации», РМРС, 2011г.; Инструкции по безопасности морских буксировок, утвержденной Федеральной службой морского флота России от 08.07.1996 г. № МФ-35/1921 (далее – Инструкция по безопасности буксировок) были разработаны:

1. «Руководство по безопасной буксировке» RR-22-360115.001-03 (л. 136).
2. «Проект буксировки СПБУ в Охотском море» RR-22-360115.001-02 (л. 94).
3. «План буксировки СПБУ с точки бурения в порт Корсаков» RR-22-360115.001-01 (л. 86).
4. Инструкция по обеспечению безопасной буксировки СПБУ «Кольская».

Заявка на рассмотрение технической документации на буксировку СПБУ «Кольская» РС 835581 в письменном виде поступила в конце дня 29.11.2011 в Мурманский филиал РМРС. В период с 30.11.2011 по 02.12.2011 документация рассматривалась старшим инженером-инспектором В.Г. Прокофьевым.

02.12.2011 по результатам рассмотрения технической документации было составлено письмо-заключение. Главный инженер-инспектор В.М. Григорьев проверил результаты рассмотрения и подписал письмо-заключение, на рассмотренную техническую документацию поставлен штамп «Принято к сведению», что, согласно Правилам технического наблюдения за постройкой судов, подтверждает ее соответствие требованиям РМРС. Мурманский филиал РМРС при этом о рассмотрении заявки главное управление РМРС не проинформировал.

В нарушение п. 8.9.2 Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации и п. 3.1.2 Инструкции по безопасности морских буксировок до начала буксировочной операции СПБУ «Кольская» ОАО «АМНГР» не была предъявлена к внеочередному освидетельствованию РМРС для проверки выполнения намеченных мероприятий и работ и проверки её технического состояния с целью подтверждения готовности СПБУ к перегону и получения Свидетельства на разовый перегон.

В нарушение п. 2.10 Инструкции по безопасности морских буксировок, требующей нахождения на борту буксируемого судна только квалифицированного экипажа и его минимальной части, возглавляемой капитаном, на борту СПБУ «Кольская» во время ее буксировки в п. Холмск находилось 67 человек, в числе которых были работники, осуществлявшие вахтовые работы, связанные с бурением, которые к моменту буксировки уже были завершены.

Согласно Документу о минимальном безопасном составе экипажа судна СПБУ «Кольская», обеспечивающему безопасность судна, выданному капитаном морского порта Мурманск 07.04.2011, на СПБУ минимальный безопасный состав экипажа - 20 человек (л. 61). Согласно судовой роли от 25.08.2011 при выходе СПБУ из п. Магадан в точку бурения на борту СПБУ находилось 74 человека.

По судовой роли, представленной судовладельцем ОАО «АМНГР» после гибели СПБУ 18.12.2011, на борту СПБУ «Кольская» находилось 67 человек (л. 258).

Согласно требованиям раздела 3 Инструкции по обеспечению безопасной буксировки СПБУ «Кольская», утвержденной заместителем генерального директора ОАО «АМНГР» В.А. Васецким 29.11.2011, одним из основных требований к буксировке является нахождение на борту минимального экипажа (п. 3.1. Инструкции).

Гидрометеорологическую информацию СПБУ «Кольская» по маршруту буксировки в соответствии с Договором № 949/05 предоставляло АНО «Сахалинское Метеоагентство» (л. 223).

Приказом ОАО «АМНГР» от 02.12.2011 № 351 (л. 199) ответственным за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» из точки бурения «Первоочередная» на рейд морского порта Холмск был назначен начальник службы эксплуатации флота и безопасности мореплавания ОАО «АМНГР» М.Н. Терсин – инженер-судоводитель, обладающий опытом подобной буксировки и работы на судах типа ТБС, до 2010 г. был капитаном 11 лет 10 месяцев (л. 418). Однако, на момент назначения ответственным за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» М.Н. Терсин не имел действующего диплома капитана (л. 413). При этом его функции на борту СПБУ были определены только Инструкцией по обеспечению безопасной буксировки СПБУ «Кольская» только в части проверки готовности СПБУ «Кольская» к буксировке (Раздел 4 Инструкции).

В 10:25 11.12.2011 ответственный за общее руководство буксировкой - начальник службы эксплуатации флота и безопасности мореплавания ОАО «АМНГР» М.Н. Терсин и представитель компании «Нобл Дентон» Живко Жеков прибыли на СПБУ «Кольская» с подошедшего ТБС «Нефтегаз-55».

Планируемый маршрут движения каравана пролегал вдоль западного побережья полуострова Камчатка и вдоль Курильских островов на расстоянии 70 – 100 миль (л. 180).

Однако, решением М.Н. Терсина маршрут буксировки СПБУ в морской порт Холмск был изменён, и в 19:30 11.12.2011 караван, снявшись с точки бурения, начал движение в западном направлении курсом 260°.

О движении буксирного каравана М.Н. Терсин официально доложил в 24:00 11.12.2011 г. с указанием координат ($\varphi=54^{\circ}31'48''$ N; $\lambda=154^{\circ}49'4E$) в адреса: Генерального директора ОАО «АМНГР» Ю.С. Мелехова, ЦПЭДС С.Ф. Шалабанова, диспетчера ОАО «АМНГР» (МУРМАНСК ГАЗ ЦПЭДС ДИСПЕТЧЕРУ) когда буксирный караван уже начал переход и проследовал по маршруту перехода на расстояние 29 миль. Далее такие сообщения от СПБУ «Кольская» передались ежедневно (л. 284).

При этом возражений со стороны должностных лиц судовладельца – ОАО «АМНГР», ответственных за обеспечение безопасности мореплавания и капитана лк «Магадан», выполняющего функции основного буксировщика, в адрес ответственного за общее руководство буксировкой не поступило.

По показаниям старшего помощника СПБУ «Кольская» И.Н. Сухомлина ответственный за общее руководство буксировкой М.Н. Терсин, получив прогноз погоды в начале движения буксирного каравана, принял решение пересечь открытую часть Охотского моря курсом на юго-запад с тем, чтобы под прикрытием о. Сахалин от непогоды следовать в точку окончания перегона кратчайшим путем (л. 425).

Буксировка СПБУ «Кольская», в соответствии с планом буксировки, осуществлялась с полностью поднятыми опорными колоннами без их дополнительного крепления, с водой в опорных башмаках. Погодные условия при начале буксировки были допустимые: ветер северо-западный 7-12 м/с, волнение моря от 3 до 5 баллов, видимость 6-8 миль, в снежных зарядах ухудшение до 5 кбт. Однако, прогноз погоды, полученный от АНО «Сахалинское Метеоагентство»

14.12.2011, предусматривал усиление ветра днём 17 декабря до 18 м/с, порывы до 23 м/с, что превышало установленные проектом перегона ограничения по ветру (л. 260).

Согласно п. 11.2. проекта буксировки СПБУ в Охотском море (RR-22-360115.001-02, стр. 25), при получении прогноза об усилении ветра свыше 17,1 м/с и волнении моря более 4,0 м. и с учетом невозможности вывода СПБУ в безопасное место, необходимо опустить опорные колоны на 2 пролета (примерно на 13,1 м. ниже основной палубы) и приступить к штормовому отстою. Опускание опорных колонн должно быть начато заранее (примерно за 6 часов) до ухудшения погодных условий (Руководство по безопасной буксировке СПБУ «Кольская», раздел «Ограничения», п.п. 2).

16.12.2011 гидрометеосостояние стали ухудшаться. Ветер от северо-запада усилился до 16-18 м/с, высота волн – 3,5 м (л. 305, 328). В 08:11 капитан лк «Магадан» Р.Н. Могилян, получив по радиосвязи распоряжение ответственного за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» М.Н. Терсина об изменении курса каравана, предложил следовать прежним курсом 250° для того, чтобы избежать попадания в прогнозируемую 4-х метровую волну (л. 486).

Предложения капитана лк «Магадан» основывались на полученном прогнозе (FWPN JMN 150000 UTC DEC 2011 FCST FOR 160000 UTC) (л. 278), который обрабатывался помощником капитана и гидрологом, который был специально направлен ОАО «ДВМП» для оказания помощи капитану лк «Магадан» в оценке гидрометеосостояния по маршруту буксировки (из объяснения директора по безопасности мореплавания – директора ДБМ Филиала «ДВМП» В.С. Фуркало).

09:00 16.12.2011 ответственный за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» М.Н. Терсин принял решение об изменении курса, и направил буксирный караван курсом 190°. О движении буксирного каравана М.Н. Терсин известил должностных лиц судовладельца (Б.С. Лихвана, Л.Л. Бордзиловского, В.А. Васецкого) обозначив сообщение: Корректурa маршрута буксировки СПБУ «Кольская» (л. 297).

При этом со стороны судовладельца ОАО «АМНГР» возражений по изменению курса буксирного каравана не последовало. Ответственный за общее руководство буксировкой М.Н. Терсин в процессе буксировки запретил командному составу экипажа СПБУ вмешиваться в управление перегоном (изменение курса и скорости) без его разрешения (из показаний старшего помощника капитана СПБУ).

Анализ полученных гидрометеосостояний (от ФГБУ Сахалинского и Приморского УГМС) свидетельствует, что предложения капитана лк «Магадан» были более точными. Кроме того, курс 250° вел кратчайшим путем к о. Сахалин.

С 02:10 17.12.2011 с целью уменьшения килевой качки, достигавшей 5°, и заливаемости СПБУ «Кольская», ответственным за общее руководство буксировкой М.Н. Терсиным назначались переменные курсы следования каравана.

08:38 17.12.2011 по распоряжению ответственного за общее руководство буксировкой М.Н. Терсина лк «Магадан» снизил нагрузку на буксир до 70 тонн (л. 331).

09:45 17.12.2011 по указанию ответственного за общее руководство буксировкой М.Н. Терсина из-за сильной килевой качки и вибрации опор

буксирный караван лёг для штормования носом на волну, курс 260° - 300°, лк «Магадан» снизил нагрузку на буксир до 50 тонн (л. 332).

В 10:09 17.12.2011 для уменьшения сильной бортовой качки лк «Магадан», достигающей 45° на оба борта, вышли на курс 300°. Качка уменьшилась до 25°. Ветер 300° 15-17 м/с, волнение – 3-4 метра.

13:00 17.12.2011 ветер 300° усилился до 25 м/с, волнение – 4-5 метров, зыбь 2-4 метра.

В 15:45 17.12.2011 в связи с усилением ветра и волнения, буксирующие суда лк «Магадан» и ТБС «Нефтегаз-55» своим решением увеличили длину буксиров до 900 и 850 метров соответственно.

В 18:00 17.12.2011 на СПБУ «Кольская» волной повредило спасательную шлюпку правого борта и сорвало с кильблоков. Из-за сильной волны, заливающей палубу, устранить повреждения на открытой палубе силами экипажа было невозможно (л. 306).

20:00 17.12.2011 лк «Магадан» совместно с ТБС «Нефтегаз-55» продолжают буксировку в штормовых условиях, удерживаясь на оптимальных курсах для уменьшения качки и заливания палубы и механизмов забортной водой. Движения вперёд буксирный караван не имеет, дрейф 94° - 2,9 узла.

В 22:20 17.12.2011 СПБУ «Кольская» установить связь с и.о. генерального директора ОАО «АМНГР» не удалось. Вышли на связь с и.о. заместителя генерального директора ОАО «АМНГР» Б.С. Лихваном, главным инженером Л.Л. Борзиловским, диспетчером ОАО «АМНГР». Доложили ситуацию на СПБУ.

В 22:47 17.12.2011 ответственный за общее руководство буксировкой М.Н. Терсин сообщил в адрес МСПЦ Южно-Сахалинска о сложившейся ситуации на СПБУ «Кольская» и запросил дополнительно более мощный буксировщик для буксировки СПБУ (л. 392).

Ближайший буксир ТБС «Смит Сахалин» (судовладелец ООО «Фемко – Менеджмент») находился в 212 милях от каравана. Продолжительные переговоры с компанией «Сахалинская Энергия» и с судовладельцем об отвлечении ТБС «Смит Сахалин» для усиления буксирного обеспечения каравана СПБУ «Кольская» положительных результатов не дали (л. 396).

23:05 17.12.2011 ТБС «Нефтегаз-55», вследствие усилившихся рывков на буксир из-за усиления смешанного волнения – зыбь северных направлений до 9 метров и ветровой волны от северо-запада до 5 метров, получил штормовые повреждения буксирного устройства и правого фальшборта. Судно влево не управляется (л. 352).

В 23:30 17.12.2011 МСПЦ Южно-Сахалинска рекомендует представителю ОАО «АМНГР» – и.о. заместителя генерального директора ОАО «АМНГР» Б.С. Лихвану подать сигнал бедствия СПБУ «Кольская», на что получает ответ, что для этого нет оснований (л.л. 397, 406).

На ТБС «Нефтегаз-55» под большой нагрузкой завалился ограничитель правого борта длиной 6 метров от кормы, повреждены контроллер шпиля пр/б, воздушная головка балластного танка, пожарная магистраль, блок «усов» пр/б, вентиляционная тумба. Наблюдалось поступление воды в румпельное отделение. Производилась откачка поступающей воды каждые 10 минут и постоянное наблюдение. Судно в дрейфе. Малыми ходами работает для натяжения буксирной линии.

00:00 18.12.2011 буксировщики не справляются с ветром, СПБУ дрейфует курсом 90° скоростью 3,1 узла. Ответственный за общее руководство буксировкой М.Н. Терсин запросил МСПЦ Южно-Сахалинска и ОАО «АМНГР» о необходимости привлечения мощного маневренного буксира для обеспечения буксировки буровой платформы (л. 392).

00:40 18.12.2011 МСПЦ Южно-Сахалинска настойчиво рекомендует руководителю буксировки М.Н. Терсину подать сигнал бедствия (SOS), на что получает ответ об отсутствии оснований для подачи сигнала бедствия (SOS) (л. 397).

00:42 18.12.2011 МСПЦ Южно-Сахалинска запросил компанию «Сахалинская Энергия» (менеджер по флоту компании «Сахалинская Энергия» А.Я. Лукашик) ускорить направление в координаты каравана СПБУ «Кольская» следующего в попутном направлении вдоль восточного берега о. Сахалин в порт Холмск ТБС «Смит Сахалин». На что получил отказ, мотивированный отсутствием сигнала бедствия от СПБУ «Кольская».

В 01:35 18.12.2011 ТБС «Нефтегаз-55» получил указание от ОАО «АМНГР» в лице главного инженера Л.Л. Борзиловского ежечасно передавать сводку сообщений в ЦПЭДС ОАО «АМНГР».

В 01:40 и в 02:43 18.12.2011 МСПЦ Южно-Сахалинска ещё раз напомнил ОАО «АМНГР», в лице и.о. заместителя генерального директора ОАО «АМНГР» Б.С. Лихвана, а также ответственному за общее руководство буксировкой М.Н. Терсину учитывать реальную обстановку, не доводить ситуацию до крайности и дать сигнал бедствия (л. 398).

В 01:45 18.12.2011 в результате сильной качки, штормовой погоды сорвало обтекатель носовой опоры, нарушена герметичность корпуса в районе носовой опорной колонны № 2, разрушены воздушные трубы танков №№ 35, 37. В образовавшиеся отверстия наблюдалось поступление забортной воды в танки 35, 37, 38. Поврежден пульт местного управления носовой опорной колоны № 2, что сделало спуск опоры невозможным. В результате поступления воды танки 35, 37 и 38 стали заполняться водой, несмотря на работу водоотливных средств (л. 425).

В 01:50 18.12.2011 вахтенный механик СПБУ «Кольская» доложил на мостик о поступлении воды в балластный танк № 35 предположительно через повреждённую вентиляцию. Начата откачка воды.

В 02:35 18.12.2011 откачали воду из балластного танка № 35.

В 02:40 18.12.2011 на лк «Магадан» вырвало дугу скольжения буксирного троса.

03:01 18.12.2011 на СПБУ «Кольская» горловина башмака носовой опоры и гусак носовых танков погрузились в воду, в результате чего забортная вода беспрепятственно и более интенсивно стала поступать в балластные танки СПБУ «Кольская», насосы не справлялись с откачиванием воды, поступающей в танки №№ 32, 33, 38. Происходило поступление воды в МО через горловину танка № 38. АДГ вышел из строя.

03:19 18.12.2011 на лк «Магадан» оборвалась прядь буксирного троса на длине 900 метров. Экипаж лк «Магадан» приступил к наматыванию буксира на барабан для предотвращения возможного обрыва и ослабил натяжение троса, тем самым приостановил буксировку.

03:40 18.12.2011 на ТБС «Нефтегаз-55» буксирный трос застрял на месте оборванного ограничителя правого борта.

С 00:00 до 04:00 18.12.2011 СПБУ «Кольская» трижды обесточивалась.

04:05 18.12.2011 с СПБУ «Кольская» доложили главному инженеру ОАО «АМНГР» Л.Л. Бордиловскому о критической ситуации на платформе, о принятии решения максимально опустить опоры платформы и подать сигнал бедствия (л. 308).

04:40 18.12.2011 в жилой блок СПБУ «Кольская» стала поступать заборная вода. Часть команды вычерпывала воду ведрами из раздевалки и спортзала. Ответственный за общее руководство буксировкой М.Н. Терсин неоднократно (17.12.2011 в 22:47, 18.12.2011 в 00:01, 04:02, 04:50), настойчиво требовал от ОАО «АМНГР» и МСПЦ Южно-Сахалинска срочного подключения дополнительного буксира.

05:10 18.12.2011 в балластные танки №№ 35, 37, 38 прибывает вода, насосы с откачкой не справляются.

В 05:40 18.12.2011 выбило иллюминатор в столовой команды. В помещение столовой стала поступать вода. Находившиеся в столовой люди заделали иллюминатор сначала досками, затем было установлено новое стекло иллюминатора.

В 07:26 18.12.2011 по указанию главного инженера ОАО «АМНГР» Л.Л. Бордиловскому начали работы по опусканию кормовых опор № 1 и № 3. Предпринятые попытки положительного результата не дали. Из-за имеющихся дифферента и крена, деформации, которой подверглись опоры и приводные механизмы во время шторма, тормоза опор не вышли из зацепления и опустить опоры не удалось.

В 08:40-08:50 18.12.2011 с СПБУ «Кольская» сорваны волной и смыты за борт шлюпки левого и правого борта.

09:10 18.12.2011 капитаном А.С. Козловым, являющимся ответственным за спуск буровой платформы на воду в точке бурения и подъем буровой платформы на опоры в районе п. Холмск, подан сигнал «SOS» (л.л. 309, 433).

В 09:20 18.12.2011 капитан-координатор МСПЦ Южно-Сахалинска А.М. Махно сообщил на СПБУ о том, что координатором действий по спасению назначается ответственный за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» М.Н. Терсин. В результате затопления МКО СПБУ «Кольская» обесточилась.

09:24 18.12.2011 капитаном А.С. Козловым, являющимся ответственным за спуск буровой платформы на воду в точке бурения и подъем буровой платформы на опоры в районе п. Холмск подан сигнал бедствия «DISTRESS CALL – FLOODING» (л. 399). Экипаж СПБУ начал подготовку для оставления судна.

09:34 18.12.2011 лк «Магадан» восстановил буксирную линию. По распоряжению ответственного за общее руководство буксировкой М.Н. Терсина лк «Магадан» и ТБС «Нефтегаз-55» начали выходить на курс 150° для уменьшения заливания носовой части палубы СПБУ «Кольская».

10:30 18.12.2011 на ТБС «Нефтегаз-55» кусок оторванного фальшборта попал в насадку правого винта. Лк «Магадан» продолжал выводить СПБУ на курс 150° без участия ТБС «Нефтегаз-55».

10:40 18.12.2011 ТБС «Нефтегаз-55» по команде ответственного за общее руководство буксировкой М.Н. Терсина начал выбирать буксир для подхода к СПБУ «Кольская». Выбрать буксир не может – не тянет лебедка, длина буксира 800 метров. СПБУ «Кольская» отдать буксир со своего борта не может.

11:30 18.12.2011 лк «Магадан» вышел на курс 150°.

11:35 18.12.2011 ТБС «Нефтегаз-55» починил правый двигатель, готов продолжать буксировку. По распоряжению ответственного за общее руководство буксировкой М.Н. Терина буксирный караван начал выходить на курс 270° с целью следовать к берегу о. Сахалин. Ветер 320° - 20 м/с, волнение моря 310° - 4-5 метров.

12:20 18.12.2011 по команде с СПБУ «Кольская» ТБС «Нефтегаз-55» отдал буксирный трос с буксирной лебедки и начал подходить к правому борту СПБУ «Кольская» для приема людей с борта СПБУ.

12:35 18.12.2011 с кормы СПБУ «Кольская» в воду прыгнул человек в гидротермокостюме. ТБС «Нефтегаз-55» прекратил движение к СПБУ «Кольская» и начал маневрировать для спасения человека.

В 12:45 18.12.2011 СПБУ «Кольская» от значительного дифферента опрокинулась.

13:20 с ТБС «Нефтегаз-55» к группе людей, находившихся в воде, сброшен спасательный плот ПСН-20.

13:43 18.12.2011 СПБУ «Кольская» скрылась под водой в координатах $\varphi=49^{\circ}23.0'N$; $\lambda=148^{\circ}20.7'E$.

9.2 УСТАНОВЛЕННЫЕ ФАКТЫ:

1. Проведённая 25.08.2011 проверка инспектором ИГПК АМП «Магадан» готовности СПБУ «Кольская» к буксировке из морского порта Магадан в точку бурения на Западно-Камчатском шельфе выявила 15 несоответствий, 10 из которых непосредственно связаны с безопасностью судна и экипажа. 26.08.2011 после проведения контрольного осмотра СПБУ «Кольская» государственным инспектором ИГПК АМП «Магадан» Якушем В.П. отход судна на Западно-Камчатский шельф был разрешён.

2. Буксировка СПБУ «Кольская» являлась морской буксировкой, при которой, согласно п. 3.4 «Информации об остойчивости» от 16.06.1985 № РР-22 СПБУ буксировка морем запрещена в зимнее время. Буксировка была возможна с соблюдением дополнительных требований по обеспечению безопасности мореплавания по процедуре разового перегона.

3. Документы на буксировку по процедуре разового перегона (Проект перегона), ОАО «АМНГР» были представлены в Мурманский филиал РМРС. Мурманский филиал РМРС принял документы на буксировку и, рассмотрев их, поставил штамп: «Принято к сведению 02.12.2011 г.» что, согласно Правилам технического наблюдения за постройкой судов, является видом одобрения. Однако, подготовка СПБУ «Кольская» к разовому перегону завершена не была: в нарушение раздела 8.9 Части II Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации и п. 3.1.2 «Инструкции по безопасности морских буксировок» СПБУ не была предъявлена РМРС для освидетельствования с целью проверки выполнения мероприятий, предусмотренных документами на разовый перегон, и получения от РМРС Свидетельства на разовый перегон.

4. Во время перегона на борту буксируемого судна находились работники, осуществлявшие вахтовые работы, которые к моменту буксировки уже были завершены.

5. Со стороны капитана А.С. Козлова предпринимались определенные меры по снятию людей. Он, в частности, звонил до отхода с точки бурения в ОАО «АМНГР» и в телефонном разговоре задавал руководству ОАО «АМНГР» вопрос о снятии людей. Из ОАО «АМНГР» был получен ответ, что снимать никого не будут.

6. Приказом ОАО «АМНГР» от 02.12.2011 № 351 ответственным за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» был назначен начальник службы эксплуатации флота и безопасности мореплавания ОАО «АМНГР» М.Н. Терсин, чем была нарушена ст. 229 КТМ РФ, требующая осуществления морской буксировки под управлением капитана буксирующего или буксируемого судна. При этом М.Н. Терсин фактически выполнял функции капитана. Квалификация М.Н. Терсина как капитана на момент назначения ответственным за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» не была подтверждена, т.к. М.Н. Терсин не имел действующего диплома капитана.

7. Между собственником ледокола «Магадан» ОАО «Дальневосточное морское пароходство» и нанимателем ОАО «АМНГР» заключено Соглашение № 865/03 о морской буксировке («Тоухайер»). При этом стороны договора, исключили из Соглашения требования по организации обеспечения безопасности буксируемого судна в процессе буксировки, в том числе при возникновении аварийной ситуации.

8. Контроль за обеспечением безопасности мореплавания буксирного каравана перед его отходом с точки бурения, удаленной от ближайшего морского порта Магадан на 330 миль, не осуществлялся и законодательством не предусмотрен.

9. Перед отходом СПБУ «Кольская» с точки бурения на палубе СПБУ находилось бурильное оборудование, находящееся в 2-х 10 футовых контейнерах, приваренных к палубе СПБУ.

10. Маршрут буксировки СПБУ с точки бурения в морской порт Холмск, был изменён и проходил через центральную часть Охотского моря.

12. В ходе перегона СПБУ «Кольская» не была заблаговременно подготовлена к плаванию в штормовых условиях при силе ветра свыше 17,1 м/с и высоте волны более 4,0 м. Заблаговременно, за 4-6 часов до ухудшения погодных условий на СПБУ не были опущены опорные колоны на 2 пролета и не легли в дрейф, как того требует п. 11.2 «Проекта буксировки СПБУ».

13. Береговой персонал, ответственный за обеспечение безопасности мореплавания ОАО «АМНГР» бездействовал: контроль за подготовкой к буксировке и контроль за движением в соответствии с планом не осуществлял, рекомендации с учетом гидрометеорологических условий для осуществления морской буксировки не выдавал, помощи в аварийной ситуации не оказывал.

14. Усиливающиеся с 17.12.2011 северо-западный ветер, достигший ко второй половине дня 30 м/с и волнение моря, достигавшее 5-6 метров, стали наносить штормовые повреждения СПБУ. На полностью поднятые опоры воздействовал штормовой ветер с одновременным воздействием бортовой и килевой качки, что привело к значительным перегрузкам конструкций корпуса и вызвало значительные деформации корпуса платформы в районе носовой опоры (№2), в районе которой и было зафиксировано первоначальное поступление воды в цистерны 35, 37 и 38.

16. С 22:45 17.12.2011 ответственный за общее руководство буксировкой М.Н. Терсин неоднократно в течение почти 6 часов (17.12.2011 в 22:47, 18.12.2011 в 00:01, 04:02, 04:50), настойчиво информировал ОАО «АМНГР» и МСПЦ Южно-

Сахалинска о необходимости направления к СПБУ дополнительно более мощного буксировщика. Действенных мер со стороны ОАО «АМНГР» и его штаба предпринято не было.

17. С 23:30 17.12.2011 МСПЦ Южно-Сахалинска неоднократно и настойчиво рекомендовало представителю ОАО «АМНГР» – и.о. заместителя генерального директора Б.С. Лихвану, ответственному за общее руководство буксировкой М.Н. Терсину учитывать реальную обстановку, не доводить ситуацию до крайности и дать сигнал бедствия СПБУ «Кольская», на что получил ответ, что для этого нет оснований.

18. 00:42 18.12.2011 МСПЦ Южно-Сахалинска запрашивал компанию «Сахалинская Энергия» (менеджер по флоту компании «Сахалинская Энергия» А.Я. Лукашик) ускорить направление к СПБУ «Кольская» ТБС «Смит Сахалин». На что получил отказ, мотивированный отсутствием сигнала бедствия от СПБУ «Кольская».

19. В 09:10 18.12.2011 капитаном А.С. Козловым, являющимся ответственным за спуск буровой платформы на воду в точке бурения и подъем буровой платформы на опоры в районе п. Холмск, подан сигнал «SOS». В 09:24 капитаном А.С. Козловым подан сигнал бедствия «DISTRESS CALL – FLOODING». Экипаж СПБУ начал подготовку для оставления судна.

20. Затопление носовых цистерн и увеличение осадки носом создало условия для усиления воздействия моря на носовую часть СПБУ и привело к разрушениям на верхней палубе, в результате которых стало возможным поступление воды в машинное отделение. Поступление воды превышало производительность насосов, и затопление машинного отделения продолжалось до гибели СПБУ. Постепенное поступление около 1000 т. воды в машинное отделение увеличило дифферент на нос до 4,4°. Дальнейшее затопление неповрежденных носовых цистерн через их погруженные в воду воздушные трубки и ослабление буксирного усилия в результате отвлечения ТБС «Нефтегаз-55» на спасение людей, привело к увеличению дифферента на нос и к опрокидыванию СПБУ.

9.3 ПРИЧИНЫ ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНОЙ АВАРИИ НА МОРЕ:

1.1. **Принятие судовладельцем - ОАО «АМНГР» решения на буксировку СПБУ «Кольская» в период действующего запрета на буксировку:** Классификационным свидетельством СПБУ «Кольская», выданным РМРС 10.08.2011, определены постоянные ограничения на буксировку; согласно п. 3.4 «Информации об остойчивости» от 16.06.1985 № РР-22 СПБУ буксировка морем запрещена в зимнее время в зимних сезонных зонах;

2. **Нарушение требований документов, определяющих порядок и объем подготовки к разовому перегону СПБУ «Кольская» со стороны судовладельца - ОАО «АМНГР»:**

2.1. буксировка СПБУ осуществлялась в зимнее время в зимней сезонной зоне, при этом не был осуществлен весь комплекс мероприятий по безопасной буксировке СПБУ «Кольская», учитывающий особенности этой буксировки в зимнее время;

2.2. СПБУ «Кольская» не была предъявлена РМРС для освидетельствования;

2.3. свидетельство РМРС на разовый перегон на СПБУ «Кольская» получено не было;

2.4. на СПБУ находилось необоснованно большое число людей, необходимость в которых для обеспечения безопасности морской буксировки СПБУ отсутствовала;

2.5. готовность СПБУ к буксировке не была проверена соответствующей комиссией, не был составлен акт о готовности буксируемого объекта к буксировке, предусмотренный Инструкцией по безопасности морских буксировок;

2.6. дезорганизация системы управления руководством сложной морской буксировкой со стороны руководства ОАО «АМНГР», выразившейся в назначении буксировкой руководителя буксировкой М.Н. Терсина, обязанности которого документально определены не были, однако судовладельцем устно ему были даны права по управлению буксирным караваном, которые исключали участие капитана СПБУ по управлению судном, включая действия в аварийных ситуациях;

2.7. нарушение требований п. 5.2. МКУБ в части полномочий по наделению капитана верховной властью в принятии решений по безопасности и в отношении просьбы и помощи Компании в аварийных случаях.

3. Неудовлетворительное обеспечение безопасности морской буксировки СПБУ «Кольская» со стороны судовладельца ОАО «АМНГР»:

3.1. маршрут буксирного каравана, в нарушение требований п. 4 Руководства по безопасной буксировке СПБУ «Кольская» был изменён и проходил через центральную часть Охотского моря, что исключало возможность укрытия СПБУ «Кольская» от шторма и существенно повышало риски возникновения аварийной ситуации при наступлении штормовых погодных условий, превышающих предельные, при которых могла осуществляться безопасная буксировка;

3.2. береговой персонал ОАО «АМНГР», ответственный за обеспечение безопасности мореплавания буксирного каравана, бездействовал:

- контроль за движением буксирного каравана, в соответствии с одобренными РМРС документами, не осуществлял;

- гидрометеорологическую обстановку по маршруту перехода буксирного каравана не оценивал и на суда буксирного каравана не выдавал;

- рекомендаций по выходу буксирного каравана в район, где гидрометеорологические условия позволяли осуществлять буксировку не давал;

- помощи руководителю буксировки и капитану СПБУ «Кольская», в том числе при возникновении аварийной ситуации, не оказывал;

- при возникновении аварийной ситуации на СПБУ, имея информацию о поступлении забортной воды в танки, служебные и жилые помещения и не способности откачки поступившей воды водоотливными средствами, исходя из их производительности, рекомендаций по прекращению буксировки не выдавал;

- мер по направлению к аварийной СПБУ дополнительных сил и средств не предпринимал, несмотря на неоднократные и настойчивые просьбы руководителя буксировки в течение 6 часов;

3.3. контроль за соблюдением эксплуатационных особенностей по обеспечению безопасности буксировки СПБУ в погодных условиях, превышающих ограничения на буксировку по инструкции изготовителя (ветер свыше 17,1 м/сек. и волна свыше 4,0 м. 3% обеспеченности) не осуществлялся;

4. Запоздалое решение со стороны должностных лиц ОАО «АМНГР», находящихся на берегу и платформе, по прекращению буксировки, спасению находящихся на СПБУ «Кольская» людей и началу спасательной операции:

4.1. полученные СПБУ «Кольская» в 05:25 17.12.2011 аварийные повреждения не были критическими, однако они требовали принятия экстренных мер по началу организации спасательной операции или, по крайней мере, организации эвакуации части людей, не занятых несением вахты и привлечением дополнительного буксировщика;

4.2. последующее нарастание дифферента на нос, в связи с поступлением заборной воды в танки и машинное отделение, свидетельствовало о том, что, производительность водоотливных средств была меньше, чем объем поступающей воды, который с нарастанием дифферента только увеличивался, однако спасение людей организовано не было;

4.3. возникающие проблемы на буксировщиках с буксирными устройствами свидетельствовали об ухудшении условий буксировки, однако спасение людей организовано не было;

4.4. рекомендации МСПЦ Южно-Сахалинска по передаче сигнала бедствия, передаваемые неоднократно и заблаговременно, должностными лицами ОАО «АМНГР» не воспринимались и не реализовывались.

5. Отсутствие руководства и координации действий буксирующих судов (лк «Магадан» и ТБС «Нефтегаз-55») со стороны ответственного за общее руководство буксировкой в критической ситуации и при организации спасательной операции.

6. Нарушение требований в организации обеспечения безопасности СПБУ «Кольская» со стороны ОАО «Дальневосточное морское пароходство» - судовладельца основного буксировщика – лк «Магадан»:

- в нарушении требований п. 2.10 Инструкции по безопасности морской буксировки в договоре аренды лк «Магадан» не определил организацию обеспечения безопасности буксируемого судна в процессе буксировки, в том числе при возникновении аварийной ситуации на нем;

- в нарушении п. 2.14. Инструкции по безопасности морской буксировки не принял мер по соблюдению условий буксировки, одобренному проекту (перечню мероприятий по обеспечению безопасности перегона);

- нарушение требований п.п. 2.2. и 3.2. МКУБ в части закрепления функций по вопросам безопасности в договоре аренды в области безопасности и защиты окружающей среды в море и на берегу на всех уровнях компании.

9.4 ЛИЦА, ПРИЧАСТНЫЕ К ОЧЕНЬ СЕРЬЕЗНОЙ АВАРИИ НА МОРЕ:

Действия должностных лиц, находящихся на СПБУ, должны оцениваться с учетом их зависимости от тех обстоятельств, в которые они были поставлены решениями должностных лиц ОАО «АМНГР», принявшими решение на осуществление буксировки в зимнее время и ответственными за подготовку к разовому перегону, обеспечению безопасности мореплавания в ходе перегона и бедствия при оказании помощи СПБУ в аварийной ситуации.

Несмотря на тяжелые условия буксировки, капитаны обоих буксировщиков строго выполняли указания ответственного за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» и обеспечивали заданные усилия буксировки, что дало возможность определенное время удерживать от опрокидывания СПБУ, однако эта возможность не была полностью использована для спасения находящихся на СПБУ людей. После отдачи буксира с ТБС «Нефтегаз-55» усилия по буксировке СПБУ были ослаблены, дифферент достиг критических показателей и СБУ «Кольская» опрокинулась.

Лицами причастными к очень серьезной аварии на море являются:

1. И.о. генерального директора ОАО «АМНГР» Ю.С. Мелехов.
2. Заместитель генерального директора, назначенное лицо компании по МКУБ ОАО «АМНГР» В.А. Васецкий.
3. И.о. заместителя генерального директора Б.С. Лихван (назначен с 01.12.2011 приказом ОАО «АМНГР» от 05.12.2011 № 809-к).
4. Ответственный за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» из точки бурения «Первоочередная» в район морского порта Холмск начальник службы эксплуатации флота и безопасности мореплавания ОАО «АМНГР» М.Н. Терсин.
5. Капитан СПБУ «Кольская» С.А. Данилов.
6. Управляющий директор ОАО «ДВМГ» В.Н. Корчанов.
7. Капитан ледокола «Магадан» Р.Н. Могилян.

10. ВЫВОДЫ И ОЦЕНКА ДЕЙСТВИЙ ПРИЧАСТНЫХ ЛИЦ:

10.1 Исполняющий обязанности генерального директора ОАО «АМНГР» Ю.С. Мелехов:

- принял решение о буксировке СПБУ «Кольская» в зимних сезонных ограничениях в нарушение «Информации об остойчивости» от 16.06.1985 № РР-22;

- в нарушение требований ст. 60 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) не обеспечил безопасные условия труда экипажа СПБУ «Кольская»;

- в нарушение ст. 229 КТМ РФ, требующей осуществления морской буксировки под управлением капитана буксирующего или буксируемого судна, приказом ОАО «АМНГР» от 02.12.2011 № 351 ответственным за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» был назначен начальник службы эксплуатации флота и безопасности мореплавания ОАО «АМНГР» М.Н. Терсин, не имеющего действующего диплома капитана, что привело к невыполнению капитаном СПБУ «Кольская» своих функций по обеспечению безопасности мореплавания, т.к. все рекомендации капитана подлежали одобрению руководителем буксировки;

- в нарушение п. 3.1.2 «Инструкции по безопасности морских буксировок» от 08.07.1996 № МФ-35/1921 не организовал предъявление СПБУ «Кольская» РМРС для освидетельствования с целью получения от него Свидетельства на разовый перегон;

- в нарушение требований п. 2.10 Инструкции по безопасности морской буксировок, 1996 г. требующей в любом случае отражать в договоре буксировки требования по организации обеспечения безопасности буксируемого судна в

процессе буксировки, в том числе при возникновении аварийной ситуации, при подписании Соглашения о морской буксировке от 25.11.2011 № 865/03 требования по обеспечению безопасности не предусмотрел;

- в нарушение п. 2.10 «Инструкции по безопасности морских буксировок», требований Документа о минимальном безопасном составе экипажа судна СПБУ «Кольская», выданного капитаном морского порта Мурманск 07.04.2011, а также «Проекта буксировки СПБУ «Кольская» в Охотском море», одобренного Мурманским филиалом ФГУ «Российский морской регистр судоходства», допустил нахождение на борту СПБУ «Кольская» во время буксировки 67 человек, в том числе работников буровой платформы, осуществлявших вахтовые работы, которые к началу буксировки были уже завершены;

- не контролировал выполнения должностными лицами Службы безопасности мореплавания ОАО «АМНГР» функций по обеспечению безопасности перехода буксирного каравана согласно документов, одобренных РМРС;

- в нарушение требований приказа ОАО «АМНГР» от 18.05.2011 № 26 работой оперативного штаба по оказанию помощи СПБУ «Кольская» не руководил, не обеспечил способность штаба к реагированию на чрезвычайную ситуацию, связанную с организацией спасательной операции;

- будучи уполномоченным в качестве руководителя оперативного штаба за принятие решения о привлечении дополнительных сил и средств, от принятия данного решения самоустранился, неправомерно переложил ответственность на ответственного за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» М.Н. Терсина.

10.2 Заместитель генерального директора ОАО «АМНГР», назначенное лицо компании по МКУБ В.А. Васецкий:

- утвердил 29.11.2011 г. Инструкцию по обеспечению безопасной буксировки СПБУ «Кольская» в период действия ограничений СПБУ на буксировку, при этом не определил полномочия ответственного за общее руководство буксировкой СПБУ М.Н. Терсина;

- в нарушение п. 3.1.2 «Инструкции по безопасности морских буксировок» от 08.07.1996 № МФ-35/1921 не предъявил судно РМРС для освидетельствования с целью получения от него Свидетельства на разовый перегон;

- не обеспечил выполнения должностными лицами Службы безопасности мореплавания положений п. 1. Инструкции по обеспечению безопасной буксировки СПБУ «Кольская» в части укомплектования судов опытными экипажами, проведения инструктажа капитанов буксировщика и капитана СПБУ перед началом буксировки;

- являясь назначенным лицом по МКУБ в ОАО «АМНГР», не отработал в полном объеме эффективность функционирования процедур СУБ в области обеспечения безопасности мореплавания, включая контроль за переходом СПБУ и действия штаба при возникновении чрезвычайной ситуации.

10.3 И.о. заместителя генерального директора Б.С. Лихван (назначен 01.12.2011 приказом ОАО «АМНГР» от 05.12.2011 № 809-к):

- в нарушение п. 3.1.2 «Инструкции по безопасности морских буксировок» от 08.07.1996 № МФ-35/1921 и раздела 8 Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации РМРС, не предъявил буксирный караван РМРС для освидетельствования с целью получения от него Свидетельства на разовый перегон;

- не обеспечил выполнения должностными лицами Службы безопасности мореплавания положений п. 1. Инструкции по обеспечению безопасной буксировки СПБУ «Кольская» в части укомплектования судов опытными экипажами, проведения инструктажа капитанов буксировщиков и капитана СПБУ перед началом буксировки;

- не контролировал ход подготовки СПБУ к переходу: в нарушение п. 2.10 «Инструкции по безопасности морских буксировок», требований Документа о минимальном безопасном составе экипажа судна СПБУ «Кольская», выданного капитаном морского порта Мурманск 07.04.2011, а также «Проекта буксировки СПБУ «Кольская» в Охотском море», одобренного Мурманским филиалом ФГУ «Российский морской регистр судоходства», допустил нахождение на борту СПБУ «Кольская» во время буксировки 67 человек, в том числе работников буровой платформы, осуществлявших вахтовые работы которые к началу буксировки были уже завершены;

- в нарушение требований приказа ОАО «АМНГР» от 18.05.2011 № 26 при возникновении аварийной ситуации на СПБУ «Кольская» не выработывал рекомендации на СПБУ «Кольская», исходя из состояния СПБУ, подать сигнал бедствия заблаговременно, до достижения критического угла крена; не контролировал переход буксирного каравана в соответствии с одобренными документами РМРС и не обеспечивал его рекомендациями по выходу в безопасный район плавания с учетом волнения и ветра.

10.4 Ответственный за общее руководство буксировкой СПБУ «Кольская» из точки бурения «Первоочередная» в район морского порта Холмск начальник службы эксплуатации флота и безопасности мореплавания ОАО «АМНГР» М.Н. Терсин;

- являясь должностным лицом, уполномоченным судовладельцем руководить буксировкой в нарушение требований ст. 60 КТМ РФ, не обеспечил безопасные условия труда экипажу СПБУ «Кольская»;

- в нарушение требований документов на разовый перегон, одобренных РМРС, не назначил комиссию по приемке СПБУ к буксировке и не проверил готовность объекта к буксировке, не организовал составление Акта о готовности к началу буксировки и не утвердил его в соответствии с требованием Инструкции по безопасности морских буксировок, 1996 г.;

- в нарушение п. 8.4. Проекта буксировки СПБУ «Кольская» в Охотском море» начал буксировку с находящимися на СПБУ «Кольская» людьми в количестве, превышающем минимальное требуемое для обеспечения безопасности буксировки;

- в нарушение «Проекта буксировки СПБУ «Кольская» в Охотском море» и «Плана буксировки СПБУ с точки бурения в порт Корсаков», одобренных Мурманским филиалом РМРС, изменил маршрут следования буксирного каравана;

- не обеспечил соблюдение всех мер безопасности буксировки, не организовал должное круглосуточное наблюдение за состоянием СПБУ, чем не выполнил требования п. 9.1 «Руководства по безопасной буксировке СПБУ «Кольская», разработанного ОАО «АМНГР» и одобренного Мурманским филиалом РМРС;

- не правильно оценивал аварийное состояние СПБУ, не воспринимал рекомендации экипажа и МСПЦ «Южно-Сахалинск» по объявлению сигнала бедствия, оттягивал подачу сигнала бедствия.

10.5. Капитан СПБУ «Кольская» С.А. Данилов:

- в нарушение требований ст. 61 КТМ РФ не принял всех мер по обеспечению безопасности плавания судна, поддержания порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям;

- в нарушение требований Инструкции по обеспечению безопасной буксировки СПБУ «Кольская» не обеспечил должную подготовку СПБУ к буксировке, комплектацию экипажа, выполнения всех требований РМРС, оформление требуемой документации;

- в нарушение требований п.11.1. Проекта буксировки СПБУ «Кольская» в Охотском море не оценивал текущие прогнозы погоды, с целью заблаговременного изменения положения СПБУ до того как погода ухудшится, не поддерживал крен и дифферент в допустимых пределах.

10.6. Управляющий директор ОАО «ДВМГ» В.Н. Корчанов: в нарушение требований п. 2.10 Инструкции по безопасности морской буксировки, 1996 г. требующей в любом случае отражать в договоре буксировки требования по организации обеспечения безопасности буксируемого судна в процессе буксировки, в том числе при возникновении аварийной ситуации, при подписании Соглашения о морской буксировке от 25.11.2011 № 865/03 требования по обеспечению безопасности не предусмотрел.

10.7. Капитан лк «Магадан» Р.Н. Могилян: в нарушение требований п. 5.4. Инструкции по безопасности морских буксировок, 1996 г. не выполнил свои обязанности при отклонении от плана перехода в части информирования своего судовладельца и судовладельца буксируемого судна о причинах такого отклонения и дальнейших своих намерениях и действиях.

11. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПОДОБНЫХ АВАРИЙ НА МОРЕ В БУДУЩЕМ:

1. Распространить требования Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ) на все суда, совершающие морские рейсы, включая перевозки и буксировки в сообщении между морскими портами Российской Федерации (каботаж).

2. Внести изменения установленным порядком в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации:

- о запрещении изменения правил по усмотрению сторон буксировки;

- уполномочить Минтранс России на утверждение стандартной формы договора буксировки, утверждение правил буксировки;

- о расширения перечня обязательных требований в области обеспечения безопасности мореплавания, возлагаемые на судовладельца (ст. 60 КТМ).

3. Прекратить практику осуществления разовых перегонов судов (несамоходных плавучих сооружений) вне установленного района и сезона плавания.

4. Разработать и утвердить установленным порядком Положение о безопасности морских буксировок.

Подписи членов комиссии:

Начальник Управления
государственного
морского и речного надзора



П.М. Ермолаев

Заместитель руководителя
Федерального агентства морского и
речного флота



С.И. Кондратьев

Директор Департамента
государственной политики
в области морского и речного
транспорта Министерства транспорта
Российской Федерации



К.Г. Пальников

Начальник Сахалинского линейного
отдела Дальневосточного управления
государственного морского надзора
Федеральной службы по надзору в
сфере транспорта



В.Л. Ельников

Капитан морского порта Корсаков –
начальник ФГУ «Администрация
морских портов Сахалина»



Е.В. Чебаков

Директор Морского департамента
ФГУ «Российский морской регистр
судоходства»



В.А. Баранов

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ШЕСТОГО СОЗЫВА

КОМИТЕТ ПО ТРАНСПОРТУ

Георгийевский пер., д. 2, Москва, 103265

Тел. 692-42-78

Факс 692-60-23

E-mail: transport@duma.gov.ru

17 апреля 2012 г.

№ 3.13-22/101

Председателю Российского
профессионального союза
моряков

Ю.Ю.СУХОПУКОВУ

125315, Москва, а/я 6

ВХЖ № 3.13-22/101

20 АПР 2012

Иванов
Директор

Уважаемый Юрий Юрьевич!

В дополнение к нашему письму за № 3.13-22/38 от 13.03.12 г. направляю Вам заключение Ространснадзора по расследованию катастрофы с плавучей буровой установкой «Кольская».

Приложение: на 25 листах.

Председатель Комитета

С уважением,
Е.С.Москвичев

Е.С.Москвичев