



*В распоряжении «Известий» оказалась электронная переписка международных страховых агентов, которые сообщали, что буровую втайне от властей перегоняли во Вьетнам.*

В деле о крушении в Охотском море буровой платформы «Кольская», когда погибли 53 человека, появился неожиданный поворот. Как выяснилось, владелец платформы, получив выгодный контракт во Вьетнаме и зная, что российские власти запретят перегонять туда «Кольскую» в зимнее время, решил, минуя пункт назначения (Сахалин), фактически угнать буровую. Об этом свидетельствует электронная переписка представителя страховой компании Noble Denton Живко Жекова, погибшего при крушении буровой, со своими коллегами.

Страховой агент Живко Жеков прибыл на «Кольскую» 11 декабря 2011 года в качестве представителя компании Noble Denton. Он должен был осмотреть платформу перед заключением договора о страховании, после чего вылететь на Большую землю. Однако владелец платформы – компания «Арктикморнефтегазразведка» (АМНГР) – не предоставила транспорт для эвакуации лишних людей, и Жеков остался на «Кольской».

На буровой он вел дневник («Известия» ранее его публиковали), а также по электронной почте сообщал своим коллегам, как готовится «Кольская» к перегону и планируется маршрут. Эта переписка оказалась в распоряжении «Известий».

Как выяснилось, изначально АМНГР собиралась перегонять «Кольскую» на Сахалин, в порт Корсаков. Однако в переписке говорится, что платформу даже не планировали загонять в порт, а хотели в тайне от властей отправить во Вьетнам. Четкого маршрута перегона не было, поэтому его составляли уже по ходу движения.

«Фил, пока все хорошо. Погода находится в пределах лимитов, и прогноз тоже. В настоящее время идем общим курсом 240 градусов и планируем держать курс на ближайшие два дня, чтобы приблизиться к побережью Сахалина для укрытия от преобладающих северо-западных ветров», – пишет Жеков 13 декабря.

В этом же сообщении Жеков сообщает, что «метеостанция на буровой вышла из строя и буровая теперь полагается на буксиры, где есть данные о скорости ветра».

Судя по записям, страховщик только на борту «Кольской» узнал о том, что Российский морской регистр не давал разрешение на перегон.

«Оказывается, АМНГР уже подписала контракт с VietSovPetro во Вьетнаме для капитального ремонта ряда существующих скважин. Получена информация, что власти порта Корсаков (Сахалин. – «Известия») не позволят убытие установки во Вьетнам в зимнее время. В руководстве по эксплуатации буровой установки говорится, цитирую: «Океанские буксировки, не допускаются к буксировке в зимнее время в зимних климатических зонах». АМНГР подготовит бумаги на убытие в порт Wakanaï Японии, а по пути изменит направление на Вьетнам, вероятно, даже не сообщив в Wakanaï», – информировал коллег Жеков.

В следующем письме от 16 декабря 2011 года Жеков дает характеристики буксировочным судам: ледоколу «Магадан» и буксиру «Нефтегаз-55». Как выяснилось, мощности буксира недостаточно. «Буксир «Нефтегаз 55» имеет сертификат для непрерывной тяги в 82 т, но в волнах около 3–3,5 м высотой буксир был в состоянии выдать не более 50 т», – пишет Жеков.

Страховщик жаловался, что нет нормальных безопасных креплений для буксирных тросов и дополнительного сопровождающего буксира. «В течение перегона как минимум один раз потребуются бункеровка и снабжение платформы. Для проведения процедуры придется отсоединять одно из судов», – сообщал Жеков.

Вскоре страховщик вновь предупреждает коллег, что маршрут не согласован с морскими

властями и АМНГР, чтобы не заходить в порт Корсаков, где могут запретить дальнейшую буксировку, подыскивает на Сахалине безопасную бухту для временного отстоя.

«АМНГР первоначально информировала, что «Кольская» должна идти в порт Корсаков, но во время буксировки АМНГР изменила пункт назначения на бухту Морж, а затем на бухту Зырянская. Эти изменения показывают, что планирование не было завершено до начала буксировки», – пишет Жеков.

Также он отмечает, что российские метеорологи не дают точных прогнозов погоды, а других, более надежных источников информации, нет.

Последнее сообщение своим коллегам Жеков направил 17 декабря 2011 года, когда «Кольская» попала в шторм. «Волны гуляют по палубе», – написал он.

Дальнейшие трагические события, которые развернулись на «Кольской», Жеков описал уже в своем электронном дневнике.

Между тем, по мнению родственников погибших буровиков, электронная переписка показывает, что руководство АМНГР знало, что перегон платформы зимой запрещен, но все равно пошло на риск.

– Они предполагали, что из сахалинского порта Корсаков буровой не разрешат уходить, а потому планировали фактически совершить угон буровой платформы во Вьетнам, – поясняет «Известиям» Дмитрий Свистунов, сын погибшего на «Кольской» судового врача.

Наталья Дмитриева, дочь ответственного за буксировку Михаила Терсина, считает, что переписка Жекова еще раз подтверждают версию следствия о том, что отвечать за гибель экипажа должны руководители АМНГР, которые сознательно шли на нарушение всех законов, а потом не смогли организовать спасение людей.

Буровая платформа «Кольская» затонула 18 декабря 2011 года во время сильного шторма в Охотском море. Из 67 членов экипажа, находившихся на борту, удалось спасти только 14 человек.



Источник: [Известия](#) , 07.08.12

Автор: Петелин Г.