15 августа 2011 года Ространснадзор на своем официальном сайте опубликовал результаты собственной проверки, проведенной по факту крушения теплохода «Булгария».
Из резолютивной части заключения проверки:
Комиссией сделан вывод, что причинами аварии явилась совокупность следующих факторов:
1. Невыполнение судо-
владельцем и капитаном судна требований нормативных документов, регламентирующих безопасность судоходства при планировании, подготовке и осуществлении рейса, в ходе которого не обеспечивалась безопасность плавания судна. Так судовладельцем и капитаном судна сознательно были нарушены ограничения Российского Речного Регистра к судам данного проекта, запрещающие их эксплуатацию: с неисправностями судовых механизмов (на судне с 8 июля 2011 г.
не работал левый главный дизель-генератор);
с повреждениями корпуса (наличие четырех отверстий);
при силе ветра более 7 баллов (13,5 — 17,4 м/сек) при котором не обеспечивались требования «Информации об остойчивости и непотопляемости судна». Сила ветра на момент аварии составляла — 20 м/сек. (очень крепкий ветер, шторм) с порывами, достигающими ещё больших величин;
2. Низкая квалификация и недисциплинированность членов экипажа судна, выразившаяся: в непринятии необходимых мер безопасности при выходе судна в водохранилище и при получении штормового предупреждения. На судне не были задраены иллюминаторы правого и левого борта, в том числе в машинном отделении, где несли вахту только члены экипажа;
в самовольном, без получения команды с мостика, отключении старшим механиком главного дизель-генератора правого борта;
в выводе из строя судовых механизмов вследствие несоблюдения Правил технической эксплуатации;
в несоблюдении общепринятых приемов и способов управления судном. Маневр поворота влево был осуществлен без учета: особенностей остойчивости судна, уже имевшегося крена в 4° на правый борт;
дополнительно возникающего крена на правый борт, вызванного центробежной силой при циркуляции влево; дующего в левый борт крепкого ветра и большой парусности судна;
в нарушении капитаном судна требований пунктов 15 и 16 Порядка диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 1 марта 2010 г. № 47 «Об утверждении порядка диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации» (капитан не проинформировал диспетчера и не получил диспетчерское разрешение на движение судна).

9 августа 2011 года Арбит-
ражным судом Республики Татарстан (судья Насыров А. Р.) Общество с ограниченной ответственностью «АргоРечТур» было признано виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 14.1. КоАП РФ и ему назначено наказание в виде административного штрафа в размере 50 000 рублей.

В такую сумму судья Насыров оценил жизни 122 человек.
По ходатайству потерпевших и других лиц, большинство из которых проживают в городе Казани, Верховным судом Республики Татарстан была изменена территориальная подсудность уголовного дела «О крушении теплохода «Булгария» и в качестве суда первой инстанции был определен Московский районный суд города Казани.
6 мая 2013 года Московским районным судом города Казани начато рассмотрение по первой инстанции основного уголовного дела. Часть судебных заседаний, в том числе и оглашение приговора, переносились в Дом культуры «Юность», дабы была возможность вместить всех потерпевших, свидетелей и представителей прессы
В период с 3 по 7 июля 2014 года (с перерывами) в Московском районном суде города Казани судьей Якуниным С. Н. был оглашен приговор в отношении всех обвиняемых по делу.
Московский райсуд Казани вынес приговор пяти обвиняемым в крушении теплохода «Булгария», в результате которого погибли 122 человека, включая 28 детей.
Основная подсудимая – гендиректор компании «АргоРечТур», субарендатор судна Светлана Инякина, для которой гособвинение просило 14 с половиной лет заключения, получила 11 лет лишения свободы в колонии общего режима.
Суд оправдал Инякину лишь по одной из трех статей – нарушение правил безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта, повлекшее по неосторожности причинение крупного ущерба и смерть двух и более лиц.
Сотрудники Казанского линейного отдела Ространснадзора Ирек Тимергазеев и Владислав Семенов, выдавшие незаконные акты предлицензионной проверки, позволившие выйти «Булгарии» в навигацию, проведут в колонии 6 лет и 5 лет. Старший помощник капитана теплохода Рамиль Хаметов, исполнявший на момент крушения обязанности начальника вахты, отправится в места лишения свободы на 6,5 года.
Старшего эксперта Камского филиала Российского речного регистра Якова Ивашова, выдавшего разрешительную документацию на неисправный двигатель дизельэлектрохода, суд приговорил к пяти годам заключения и тут же освободил по амнистии в честь 20-летия Конституции РФ.
Кроме того, всем запрещено заниматься определенными видами деятельности сроком на 3 года. Удовлетворен гражданский иск потерпевших на общую сумму 50 000 000 рублей.
Уголовное преследование в отношении капитана Александра Островского и старшего механика «Булгарии» Владимира Подъячева прекращено в связи с их гибелью.
Оглашение приговора заняло три дня. Уголовное дело составило 90 томов, а потерпевшими были признаны более 200 человек.
Суд пришел к выводу, что Инякина, перед тем как взять «Булгарию» в субаренду, прекрасно знала об ужасном состоянии судна. Левый двигатель дизель-электрохода исчерпал все ресурсы и нуждался в срочном капитальном ремонте. Дело это долгое и затратное. Гендиректор ООО «АргоРечТур» решила заменить неисправный мотор на новый, вот только происхождение его было неизвестно. На новом двигателе отсутствовали заводские номера и другие необходимые пометки.
Несмотря на это, эксперт речного регистра Яков Ивашов выдал необходимую документацию, внеся ложные данные. На их основании начальник казанского линейного отдела Ространснадзора Ирек Тимергазеев подписал акт предлицензионной проверки. Его подчиненный Владислав Семенов, правда, нарушения заметил и сказал об этом, но,

по всей видимости, не желая ссориться с начальством, выдал документ. Все это позволило «Булгарии» выходить в рейсы. За семь поездок, которые теплоход совершил в навигацию 2011 года, поломки случались едва ли не каждый раз. Восьмая стала роковой...
Предотвратить страшную трагедию мог и старший помощник капитана судна Рамиль Хаметов. Перед отходом из Болгара он был назначен начальником вахты, то есть фактически брал на себя все руководство. За некоторое время до отплытия старпом получил штормовое предупреждение. Зная о выходе в опасный район, он должен был убедиться в закрытии трюмов и иллюминаторов, работоспособности всех систем корабля. Однако Хаметов этого не сделал. А в рейс судно отправилось без разрешения диспетчера.
Признать свою вину подсудимые отказались. Так, по словам Тимергазеева, причиной затопления судна стали открытые иллюминаторы, а не якобы необоснованно выданные разрешительные документы. «До сих пор не обозначено, кто именно открыл и не закрыл эти иллюминаторы. Вот над чем надо было работать следствию», - сказал в последнем слове Тимергазеев. Он заявил также, что о пассажирских перевозках «Булгарии» не знал, на борту судна в день трагедии не находился, а свидетельские показания, говорящие об обратном, назвал неубедительными.
Не признал свою вину и Семенов: «Я не мог поменять что-либо в этой системе. Если арестовали меня, то можно арестовывать всех сотрудников линейного управления. Моей вины в крушении «Булгарии» нет». Со слов Семенова, он, как и Тимергазеев, не знал, что теплоход арендован для пассажирских перевозок.
Согласно пояснениям защиты, представители фигурантов уголовного дела «О крушении теплохода «Булгария» планируют обратиться в Верховный суд Республики Татарстан с кассационными жалобами.
А потерпевшие по делу планируют оспорить в вышестоящей судебной инстанции размер наказания и размер взысканных средств по гражданскому иску.

По материалам
российских СМИ.
От редакции «В»
«Вести» не один раз возвращались в своих публикациях к этой катастрофе.
Да, в ряду множества обстоятельств, приведших к трагедии, присутствовали и погодные условия. Они не были благоприятными. Шел дождь, дул шквалистый ветер, поднималась крутая волна...
Но, как мы и отмечали, условия для крушения «Булгарии» создавались не на воде и не на небе. Они создавались на суше. Эти условия – внепогодные. Хотя и тут можно говорить о стихии. Все, чем подготавливалась гибель судна, было отмечено стихийностью, то есть отсутствием четких правил, норм, регламентаций или безответственным их нарушением.
«Булгария» была построена в 1955 году, последний капремонт к моменту катастрофы прошла 30 лет назад. Кроме того, как установило следствие, при ремонте судна применялись некондиционные запчасти.
Левый двигатель «Булгарии» был неисправен, но теплоход все равно вышел в рейс. Судно было рассчитано на 148 пассажиров, но на его борту находились 205 человек. То есть теплоход был перегружен.

У «Булгарии» имелся сильный правый крен. Он возник из-за слива топлива из левого бака в правый, а также от переполненности канализационных емкостей. По каким-то причинам капитан не сумел или не счел нужным компенсировать крен. В результате «Булгария» потеряла поперечную остойчивость.
При большой волне иллюминаторы должны быть задраены. Но команда не сделала этого, и хлынувшая при крене вода мгновенно затопила каюты.
«Булгария» также не имела лицензии на пассажирские перевозки.
Неисправное, дотла изношенное судно все же получило разрешение на навигацию.
При этой совокупности условий (дряхлость судна, экономия на ремонте, неработающий левый двигатель, наличие крена, 205 пассажиров вместо 148, отсутствие лицензии и т. п.) гибель «Булгарии» была просто запрограммирована, – это, по сути, и есть человеческий фактор. То есть дурное исполнение служебных обязанностей. Именно это, а вовсе не разгул стихии, роднит «Булгарию» с десятками подобных происшествий, регулярно происходящих в России.
Два судна, которые прошли мимо «Булгарии» и не помогли спасти пассажиров, – это сухогруз «Арбат» и буксир «Дунайский-66», который тянул две баржи с грузом
«С теплохода «Булгария» не было сигнала о спасении, самого теплохода не было на горизонте, а на спасательных плотах не было видно людей», – такое объяснение дал капитан сухогруза. По словам же командира буксира «Дунайский-66», разворачивать или отцеплять баржи было бы слишком долго (для расформирования грузового состава и подхода к месту нахождения спасательных плотов потребовалось бы более одного часа) и он по соглашению с капитаном теплохода «Арабелла», который шел на помощь «Булгарии», не стал ничего делать. Капитан буксира написал рапорт, в котором утверждает, что готов был прийти на помощь, просто это не понадобилось.
Первым судном, пришедшим на помощь терпящим бедствие, был круизный теплоход «Арабелла», экипажем которого и была проведена спасательная операция. На борту теплохода «Арабелла» выжившим была оказана первая медицинская помощь, предоставлены еда, горячее питье и сухая одежда. Несколько тяжело пострадавших были отправлены в Казань на «Метеоре»

Справка «В»
Двухпалубный дизель-электроход «Булгария» затонул на глубине 18 метров в Куйбышевском водохранилище 10 июля 2011 года. Жертвами крупнейшей в истории современной России катастрофы на реке стали 122 человека, включая 28 детей. 79 находившимся на судне людям удалось спастись. Расследование трагедии длилось около полутора лет, а судебный процесс занял более года.

ОСНОВНЫЕ УЧАСТНИКИ СОБЫТИЙ, СВЯЗАННЫХ С КРУШЕНИЕМ ТЕПЛОХОДА «БУЛГАРИЯ»

ООО «Бриз» (Пермь) – фирма, являющаяся фирмой-арендатором теплохода «Булгария», передавшая данный теплоход в суб-
аренду ООО «Аргоречтур».
ООО «Аргоречтур» (Казань) – туристическая фирма, созданная Светланой Инякиной в конце 2010 года. Данное юридическое лицо по состоянию на 10.07.2011 года являлось действующим субарендатором теплохода «Булгария», полностью отвечающим за комплектование экипажа, текущие ремонт и содержание теплохода в надлежащем техническом состоянии.

Инякина Светлана Георгиевна – генеральный директор и единственный участник Общества с ограниченной ответственностью «Аргоречтур», которое являлось субарендатором и эксплуататором теплохода «Булгария» в сезон 2011 года. Обвиняется в оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей (ст.238 УК РФ), в нарушении правил безопасности эксплуатации внутреннего водного транспорта (ст.263 УК РФ), нарушении правил охраны труда (ст.143 УК РФ).
Ивашов Яков – старший эксперт камского филиала Российского речного регистра, выдавший ООО «Аргоречтур» положительное заключение на эксплуатацию теплохода «Булгария» в 2011 году. Обвиняется в неправомерной выдаче официальных документов, удостоверяющих соответствие оказываемых Инякиной услуг требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей (ст.238 УК РФ), злоупотреблении должностными полномочиями из корыстной и иной личной заинтересованности (ст.285 УК РФ).
Тимергазеев Ирек – начальник Казанского отдела Ространснадзора. По версии следствия, Тимергазеев Ирек вместе с Семеновым Владиславом дали положительное заключение о готовности ООО «Аргоречтур» к перевозке пассажиров, в то время как оснований к этому не имелось. Обвиняется в злоупотреблении должностными полномочиями из иной личной заинтересованности (ст.285 УК РФ).
Семенов Владислав – главный государственный инспектор Казанского отдела Ространснадзора. По версии следствия, Семенов Владислав вместе с Тимергазеевым Иреком дали положительное заключение о готовности ООО «Аргоречтур» к перевозке пассажиров, в то время как оснований к этому не имелось. Обвиняется в злоупотреблении должностными полномочиями из иной личной заинтересованности (ст.285 УК РФ).
Тучин Юрий Владиславович – капитан сухогруза «Арбат», осужден Камско-Устьинским районным судом Республики Татарстан по ст.270 УК РФ в связи с неоказанием помощи выжившим в крушении теплохода «Булгария». Приговорен к штрафу в размере 130 тысяч рублей.
Егоров Александр Павлович – капитан толкача «Дунайский 66», осужден Московским районным судом города Казани по ст.270 УК РФ в связи с неоказанием помощи выжившим в крушении теплохода «Булгария». Приговорен к штрафу в размере 190 тысяч руб-
лей.
Сафин Рашид – директор Казанского речного порта, уволенный с указанной должности 15 июля 2011 года «как допустивший выпуск теплохода «Булгария» в круиз». Свое увольнение оспаривал в судебном порядке, однако суды первой и второй инстанции увольнение посчитали законным и обоснованным.
Островский Александр – капитан теплохода «Булгария», погиб при крушении теплохода «Булгария». В ходе поисковых работ на месте крушения тело капитана Островского было обнаружено на капитанском мостике. Уголовное дело прекращено в связи с гибелью обвиняемого.
Рамиль Хаметов – выживший в катастрофе старший помощник капитана теплохода «Булгария». В ходе расследования уголовного дела был обвинен в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта (ст.263 УК РФ).
Храмов Александр Григорьевич – начальник отдела Волжского управления

Госморречнадзора (Нижний Новгород), проходил по делу о крушении теплохода «Булгария» свидетелем. 22 августа 2011 года совершил самоубийство в связи с увольнением с занимаемой должности.
Незнакин Валерий – Генеральный директор ОАО «Судоходная компания «Камское речное пароходство» – владельца теплохода «Булгария».
ОАО Судоходная Компания «Камское речное пароходства» (Пермь) – собственник теплохода «Булгария», который не понес ответственность, несмотря на действующее законодательство, согласно которому ответственность за ущерб, нанесенный от эксплуатации имущества, несет юридический владелец имущества.
Лизалин Роман Евгеньевич – капитан теплохода «Арабелла», организовавший, вместе с членами команды, спасение выживших пассажиров и членов экипажа теплохода «Булгария». Впоследствии был награжден государственными и ведомственными наградами.