



Звістка про загадкову смерть  
севастопольського моряка  
**Максима Паукова**  
в Аденській затоці на судні *Nestor*  
(судновласник – ТОВ «Ласкаридiс шиппiнг  
компанi», Греція; прапор – Лiберiя)  
приголомшила мiсто, де майже кожна  
родина щонайменше раз на рiк проводить  
в море свого годувальника й iз нетерпiнням  
чекає його повернення додому.

## iз рейсу не повернулися...

Лучiя ПУЗИКОВА  
(Крим)

У цей рейс Максим Пауков вирушив стюартом 10 червня, уклавши контракт на шість місяців. «Син ніколи не скаржився на умови роботи або погані стосунки з іншими членами екіпажу, – розповідає Ольга Борисівна, мати Максима. – Усі рейси відбувалися спокійно. Цього разу він характеризував позитивно умови життя й роботи на судні, бо воно геть нове, 2011 року. У каюті мешкали подинці». Судновласник справно виконував свої обіцянки щодо забезпечення судна продуктами харчування. Робота тривала злагожено, без перебоїв. Однак, як грім серед ясного неба, у звичайний робочий ритм увірвалася звістка про загибель стюарта М. Паукова.

Хлопець загинув за загадкових обставин, через що перед екіпажем постали нелегкі запитання: хто вбив Максима? коли й як це сталося?

Його смерть зафіксована 13 серпня, а матері сповістили про це 16 серпня представни-

ки спільної українсько-грецької крiюiнгової компанiї «Ласкаридiс шиппiнг компанi».

Перший ударив на сполох кухар, котрий помітив, як із каюти Максима витікає в коридор вода. Коли відчинили двері, то в душовій знайшли стюарта без якихось ознак життя, із численними різаними ранами на руках.

У капітана судна *Nestor* не було жодних претензій до моряка, у Максима склалися добрі стосунки й з командою. Хлопець старанний, активний. Очікували, що й у наступний рейс він вирушить із тим же капітаном, до того ж уже на вищій посаді.

Уп'яте проводжаючи сина в море, Ольга Борисівна не могла пояснити навіть самій собі, чому, як ніколи раніше, тривожно билось її серце, непокоїли тяжкі думки. «Я дуже переживала за цей перехід, особливо, коли довідалася, що вони вирушають в Аденську затоку, у піратський район, – згадує вона. – А син заспокоював мене: «Мамо, ти не хвилюйся, ми взяли на борт трьох воєнізованих натовських охоронців. Судно обмотали колючим дротом».

Материнське серце цього разу, на жаль, справді передчувало біду. З мамою Максим Пауков востаннє спілкувався 9 серпня, коли судно виходило з Індії. А за чотири дні його не стало.

На борту судна сталася подія, яку важко сприйняти і командному складу, й екіпажу



загалом. Трагедія у відкритому морі – одна на всіх, і кожен, хто залишився живий, переживає її по-своєму.

Перший мав провести дізнання за фактом смерті Максима капітан. Це вимога п. 1 ст. 520 Кримінального процесуального кодексу України. Капітан, мабуть, дотримався букви закону. Але...

«Про результати розслідування на судні мені нічого невідомо й досі», – зізналася мати Максима.

Зауважу, що й наші журналістські спроби знайти відповідь на це запитання в крiюiнгової компанiї не увiнчалися успіхом. Керівник севастопольської крiюiнгової компанiї «Ласкаридiс шиппiнг компанi» С. Рень на запитання, чому інформація про загибель М. Паукова надійшла його матері із запізненням на три дні та які результати капітанського розслідування на судні, толком нічого відповісти не зміг.

А судно, на якому сталася надзвичайна подія, потім зайшло в Новоросійськ, де цілковито змінили екіпаж. Це пояснили дедалібілізацією робочої обстановки на борту та тяжкою психологічною ситуацією після смерті Максима. Капітани, з якими ми обговорювали ці факти, виправдують дії судновласника: у нього, мовляв, були підстави так учинити. Ніхто не міг на той момент гарантувати безпеки



на судні, ніхто не знав, хто й у якому психічному стані скоїв злочин. Однак усе це створило серйозну перешкоду для слідства. Членів екіпажу для проведення розслідування зібрати буде складно: хтось знову піде на контракт, хтось поїде на відпочинок, а хтось потребуватиме післяпохідної реабілітації.

Комусь може здатися, що в мамі Максима Паукова все-таки більше, ніж в інших родин, яких спіткала така сама біда, шансів довідатися про причину загибелі сина. Адже вона має справу із солідним судовласником, котрий дорожить своєю репутацією. Він виконав свій обов'язок і забезпечив транспортування тіла на батьківщину, найняв агентство *Forensics Marine LTD* для проведення розслідування за фактом убивства. Детективи побували на судні, вилучили ноутбук, фотоапарат і телефон Максима. Й усе це відвезли для експертизи в Англію.

Що буде далі? Уже сьогодні Ольга Борисівна неабияк сумнівається в тому, що дочекається об'єктивних результатів розслідування, на підставі яких суд назве справжнього вбивцю її сина.

На сайті страхової компанії, до котрої по допомогу звернувся судовласник пан Ласкаридїс, вона знайшла інформацію, що підігріває її сумніви. Як з'ясувалося, агентство *Forensics Marine LTD* зареєстроване тільки шість місяців тому, а його статутний фонд становить лише 100 фунтів стерлінгів. «В Інтернеті про цю організацію я не знайшла нічого й вважаю, що жодного розслідування вони теж не проводять», – ремствує Ольга Борисівна. Вона ставить закономірне запитання: «Чому мені досі не повідомили про те, чи проводилося обстеження місця події? Чому?».

«Я надіслала листи у транспортну прокуратуру Севастополя, Міністерство закордонних справ України, адміністрацію Президента України із проханням розібратися в тому, що сталося, відкрити кримінальну справу, почати розслідування й знайти винного в смерті мого сина», – повідомляє жінка.

Отримано відповідь із Севастопольської транспортної прокуратури з відмовою у відкритті кримінальної справи. Її мотивують тим, що інцидент стався не в Україні й розслідувати його має держава, куди доправили тіло моряка, тобто Йорданія. У статті ж 7 Кримінального кодексу України йдеться: «Громадяни України, ... які вчинили злочини за її межами, підлягають кримінальній відповідальності за цим кодексом». Екіпаж складався виключно з громадян України. Факт злочину мав бути доведений або недоведений капітаном судна в дізнанні, результати якого він зобов'язаний був передати слід-

чому через прокурора в межах 10 днів з моменту порушення справи.

Ольга Борисівна після смерті сина відстежує все, що може допомогти в пошуку правди про те, що трапилося на судні. У шпиталі м. Амман (Йорданія), куди з борту судна доправили тіло Максима, судово-медичної експертизи проведено не було. Скрізь тягнуть час.

Судновласник «Ласкаридїс шіппінг компанії» та другий секретар з консульських питань Посольства України в Йорданії М. Волович на офіційний запит матері повідомили, що йорданські компетентні органи розслідувати причини смерті її сина відмовляються. Прикро, але це факт. Транзитна країна, грецьке судно під ліберійським прапором, українські моряки на борту – головоломка, за яку ніхто братися не хоче. Хоч як цинічно звучить, та це зручний привід для відмови в проведенні розслідування на всіх рівнях, навіть в Україні – державі, громадянином якої був Максим Пауків.

«Усі компетентні в цих питаннях вітчизняні органи не зверталися до мене, не намагалися з'ясувати питання, пов'язані з моїм сином, не поговорили про можливі причини його трагічної смерті, не ініціювали розслідування вбивства на судні», – зауважує Ольга Борисівна.

Мати сама почала стукати в усі двері, аби знайшла винного й покарала за скоєне. «Як можна спокійно ставитися до того, що на судні з іншими моряками перебуває вбивця?!» – запитує вона.

У цих словах матері – крик душі. І заклик допомогти. Бо вона стикнулася з проблемою, що виходить за межі її особистої трагедії. Вона розуміє: якщо не почати розслідування негайно, всі необхідні для розкриття злочину факти кануть у Лету. Адже специфіка роботи моряка така, що він сьогодні – в Севастополі, а завтра може опинитися за тисячі миль від рідної домівки. Та і як можна розраховувати на успішний результат роботи детективів-іноземців, які не опитали свідків по гарячих слідах і не вважали за потрібне поспілкуватися з найближчою для Максима людиною – мамою?! Ще раз констатуємо факт: перебування детективів на судні обмежилось вилученням декількох речей померлого.

То хто ж конкретно відкриє кримінальну справу й коли це відбудеться? У цих запитаннях, на які ніхто не дає зрозумілої відповіді, криється суть проблеми, пов'язаної аж ніяк не з одною смертю українського моряка далеко від рідного дому, в чужій країні. Зазвичай у таких історій однаково сумний кінець: або ніхто розслідуванням не займається, або створюється лише його видимість. По факти, як то кажуть, далеко ходити не треба. Дружини зниклих безвісти моряків разом із

судном САОР-3 27 вересня 1996 року досі не знають, що трапилося з їхніми чоловіками, де і як вони загинули. Їхнього адвоката під різними приводами не допускають до матеріалів слідства. Три роки тому з моря додому не повернувся 3-й помічник механіка Севастополець Віктор Волков. Без годувальника залишилися його дружина й шестирічна донька...

У випадку зі стюартом М. Пауковим укотре «оголилися» вади наших законів і слабкі сторони слідства, що в багатьох питаннях не може напряму співробітничати із закордонними колегами. Інакше як пояснити неможливість спільних дій по гарячих слідах злочину на судні? Чому результати дізнання його капітана не стали підставою для порушення кримінальної справи на батьківщині моряка, скажімо, у Севастополі, куди повернувся майже весь екіпаж, що з ним працював. Адже відповідно до Кримінального процесуального кодексу України (ст. 214) заяви окремих громадян є приводом для порушення кримінальної справи. І чому розслідувати справу про вбивство українського моряка в Лондоні зручніше, аніж на батьківщині померлого? Запитань більше, ніж відповідей. І це – на совісті наших професіоналів, які мають бути кровно зацікавлені в підвищенні якості своєї роботи та репутації країни.

*Україна*

27 вересня 1996 року. У Чорному морі зникло судно САОР-3 разом із екіпажем (6 осіб).

2009 рік. На іракському судні зник безвісти 3-й помічник механіка Віктор Волков.

4 грудня 2012 року. За 18 миль на північний схід від входу в Босфор затонуло українське судно. Екіпаж складався з 11 громадян України та одного громадянина Росії (всі загинули).

7 серпня 2013 року. Китайські водолази підняли на поверхню тіла двох загиблих українських моряків з буксира «Нафтогаз-67», що затонуло поблизу Гонконгу.

2013 рік. Вантажне судно «Камала-26» під індійським прапором заблоковано в порту Мумбай. Щонайменше десять представників команди мали повернутися в Україну ще в березні нинішнього року...

І це лише децима тих нещастій і трагедій, що забрали життя українських моряків, статистики яких ніхто навіть не веде.

