

# Оглавление

---

Введение.....	7
1 Укрощение «Тандера».....	17
2 Одинокый патруль.....	83
3 Ржавое королевство .....	121
4 Закон не для всех .....	153
5 Вояж «Аделаиды» .....	189
6 Тюрьма без решеток .....	209
7 Искатели утраченных ковчегов.....	245
8 Вербовщики .....	287
9 Следующая граница .....	313
10 Морское рабство.....	347
11 Грязь — за борт!.....	407
12 Зыбкие границы .....	439
13 Вооружены и опасны.....	477
14 «Сомалийская семерка» .....	511
15 Охота на охотников.....	561
Эпилог. Пустота .....	597

Приложение. Обуздание беззаконного океана .....	601
Благодарности .....	613
Примечания .....	619
Дополнительное чтение .....	745
Предметно-именной указатель .....	759

# Введение

---

Примерно в сотне миль от берегов Таиланда три дюжины босоногих камбоджийцев — мальчиков и мужчин — день и ночь вели промысел на небольшом сейнере\*. Перекатываясь через борта судна, гребни пятиметровых волн нещадно хлестали членов команды по голым ногам. Из-за брызг и валяющихся повсюду рыбьих потрохов поверхность палубы стала скользкой, как каток. При постоянной сильной качке, вызванной непогодой и шквальным ветром, пробираться по ней приходилось, как по полосе препятствий, — увертываясь от лебедек, торчащих повсюду талей и сваленных в кучи 200-килограммовых сетей.

Работали при любой погоде, вахтами по 18–20 часов. Ночью ставили сети: в темной воде серебристая чешуя ставриды и сельди лучше отражает свет, а значит, заметить ее легче. Без перерыва работали и днем, когда солнце стояло в зените, а температура поднималась выше 40 °С.

Питьевую воду экономили. Палубы и каюты кишели тараканами. «Туалетом» служила обычная доска, которую выдвигали за борт. Тарелки после еды не мыли — ночью их очищали крысы, безбоязненно сновавшие по палубе. Шелудивый корабельный пес даже не поднимал морду, когда они таскали еду из его миски.

Когда сети не ставили и не вытягивали, команда сортировала улов и чинила выдавшие виды снасти. Парень в заляпанной рыбьими потрохами рубашке гордо размахивал рукой,

---

\* Здесь и далее автор приводит расстояния в милях и морских милях (1 морская миля = 1852 м). В переводе мы сохраняем эту традиционную меру, во всех остальных случаях используются метрические единицы длины. — *Прим. пер.*

на которой недоставало двух пальцев — их отрезало нама-  
тывавшейся на катушку сетью. Исцарапанные рыбой чешуей,  
иссеченные сетями руки не успевали зажить, так что откры-  
тые раны были у всех рыбаков. Глубокие порезы зашивали  
сами. Инфекции считались обычным делом. Чтобы подопеч-  
ные не жаловались и работали как можно дольше, начальство  
не скупилось на амфетамины, а вот антибиотиками особо  
не запасались.

На таких судах нередко наказывали за малейшие проступки.  
Стоило замешкаться при починке сети или по ошибке бро-  
сить скумбрию в емкость с угольной рыбой или сельдью —  
и побоев было не миновать. За неисполнение приказа можно  
было лишиться жизни. В 2009 г. сотрудники ООН опросили  
полсотни камбоджийцев, проданных на тайландские рыбо-  
ловные суда. Двадцать девять человек заявили, что видели,  
как капитан или его помощники убивали моряков.

Большинство из них были мигрантами, у которых отобрали  
документы, и потому, работая на этих судах, они выпадали  
из поля зрения властей. Положившись на волю судьбы, они  
оказались вне досягаемости общественных механизмов за-  
щиты. Как правило, их пристанищами становились так назы-  
ваемые корабли-призраки — не внесенные в морской регистр  
суда, контролировать которые у властей не было возможности.  
Еще больше усугубляло положение то, что рыбаки не понимали  
языка начальников-тайцев. Выросшие в камбоджийской глу-  
бинке, они никогда прежде не видели моря и не умели плавать.

Практически все были в долгу у судовладельцев. Эта си-  
стема долговой кабалы строилась на принципе «выезжаем  
сейчас, платишь потом». Рабский труд был единственным  
способом вернуть деньги, которые они занимали, чтобы не-  
законно пробраться в другую страну. Однажды я говорил с та-  
ким мигрантом — мальчиком из Камбоджи. Почувствовав  
ко мне доверие, он на ломаном английском рассказал,

как по мере удаления от берега все меньше понимал, сколько он должен хозяину. Показав на свою тень, он стал кружиться так, будто хотел заключить ее в объятия. «Не ухватить», — пожаловался он.

Попасть в этот суровый мир было непросто — зимой 2014 г. я потратил пять недель, чтобы добраться туда. Рыболовецкий флот Южно-Китайского моря, в особенности тайская его часть, давно снискал себе дурную славу, используя труд так называемых морских рабов. По большей части это мигранты, попавшие на суда за долги или по принуждению. Хуже всего приходится тем, кто угодил на суда дальнего плавания, которые ловят рыбу в сотнях миль от берега и по году, а то и больше, не заходя в порт. Суда снабжения забирают и переправляют на берег их улов, они же доставляют необходимые запасы. Мы с моим фотографом не нашли никого, кто бы согласился проплыть по меньшей мере сотню миль, чтобы доставить нас на суда, ведущие промысел далеко в открытом море. Пришлось добираться морским «автостопом» — 40 миль на одном судне, 40 на другом и так далее. Только так мы достигли нашей цели.

Наблюдая за камбоджийцами, которые, словно скованные цепью каторжники, дружно вытаскивали сети под монотонный нестройный напев, я не мог отделаться от ощущения несовпадения происходящего со всем своим прошлым опытом. Это чувство не покидало меня все те годы, что я писал о жизни вдали от берега. Потрясающая красота океана — это лишь фасад самой настоящей антиутопии, наполненной жуткими проявлениями бесчеловечности. Главенство закона, которое на суше часто воспринимается как аксиома, подкрепленная отточенными за столетия человеческой истории формулировками, выстраданная в ожесточенных судебных баталиях и защищаемая правоохранительными системами, на морских просторах становится чем-то зыбким, а то и вовсе растворяется в шуме волн.

На этом несовпадения не заканчиваются. Объем наших знаний об окружающем мире увеличивается с умопомрачительной быстротой, ко многим из них можно получить доступ практически мгновенно, пару раз коснувшись экрана планшета или смартфона, а вот о море нам известно удивительно мало. Добрая половина населения Земли живет в пределах 100 миль от океанского побережья, а на долю торгового флота приходится примерно 90% всех грузовых перевозок. Более 56 млн человек по всему миру занимаются рыболовным промыслом. Еще 1,6 млн работают на грузовых судах, танкерах и коммерческих судах других типов. Но, если не брать в расчет изредка появляющиеся материалы о сомалийских пиратах или разливах нефти, журналисты в большинстве своем обходят эту часть нашей жизни стороной. Для большинства из нас море — это то, что нужно пересечь на самолете, растянувшийся на многие километры холст с широкими мазками различных оттенков синего. Несмотря на кажущуюся абсолютную мощь и огромные размеры, на самом деле оно очень чувствительно к внешним воздействиям и беззащитно перед ними, любые сбои в экологии моря быстро распространяются по его просторам, и условные границы океанов, вот уже несколько столетий наносимые на географические карты, здесь не помеха.

Парадоксы, подобные не укладывающемуся в современную картину мира нестройному хору рыбаков-камбоджийцев, не давали мне покоя на протяжении тех 40 месяцев и 12 000 миль, что я странствовал по пяти океанам и 20 морям, проделав в общей сложности путь длиной в 251 000 миль, сменив 85 самолетов и побывав в 40 городах на всех континентах. Из этих странствий я привез несколько историй, легших в основу книги, которую вы читаете, — собрания текстов о никем не управляемой зоне, начинающейся за рубежами нашего мира. Я хотел не только рассказать о судьбе жертв морского рабства, но и познакомить читателя с остальными персонажами драмы, разыгрывающейся в высоких широтах

Мирового океана. Среди них готовые на самые решительные шаги экологи, мародеры, разграбляющие затонувшие корабли, вооруженные наемники, предлагающие свои услуги судовладельцам, не признающие никаких правил китобой, специалисты по возврату украденного имущества, люди, оказывающие в море услуги по прерыванию беременности, и судовые механики, тайно сливающие нефтепродукты в море, а еще браконьеры, безбилетники и моряки, брошенные начальством на произвол судьбы.

Море манило меня с юных лет, но я долго не решался осуществить свою мечту о нем. Однако в Чикаго случаются чертовски холодные зимы, и вот одной такой зимой я понял, что мешкать больше нельзя. Я уже пять лет числился докторантом факультета истории и антропологии Чикагского университета и никак не мог закончить диссертацию. Нужно было взять паузу. И я решил сбежать в Сингапур, куда меня позвали поработать матросом и одновременно штатным антропологом на научно-исследовательском судне «Гераклит». За три месяца, что я пробыл там, наше судно так ни разу и не вышло из порта из-за проблем с документами. И все это время я только и делал, что разговаривал с моряками с пришвартованных рядом судов.

Пока я бездельничал на судне, пришвартованном в сингапурском порту, мне открывался мир моряков торгового флота и рыбаков, ведущих промысел в открытом море. Этот опыт связал меня с их бродячим племенем. Для большинства обитателей суши эти работяги остаются невидимками. У них свой жаргон, свои правила поведения и набор суеверий, своя социальная иерархия. Если верить их рассказам, чуть не за каждым тянется шлейф преступлений, но никто никогда не считает себя виноватым. Отсутствие наказания за нарушение закона — для них обычное дело, своего рода традиция. В созданном ими мире неписаные правила уважают куда больше, чем букву закона.

Разговоры с моряками помогли мне отчасти понять, почему доставлять грузы по морю намного дешевле, чем по воздуху: все дело в безразличии чиновничьей бюрократии к тому, что происходит в международных водах, и в полном пренебрежении работающих там людей к каким-либо правилам. Отсюда расцвет всевозможных полуправильных и нелегальных видов деятельности — от ухода от налогов до хранения оружия. Не зря же американское правительство выбрало международные воды для ликвидации сирийского арсенала химического оружия. Там же содержат под стражей и допрашивают причастных к террористической деятельности лиц. От тела Усамы бен Ладена также избавились в международных водах. И хотя от беззакония на просторах океана в первую очередь страдают рыболовство и морские грузоперевозки, внутри этих отраслей мы обнаруживаем выгодоприобретателей и исполнителей.

Диссертацию я так и не закончил, зато в 2003 г. получил работу в газете *The New York Times*. В течение следующих десяти лет я осваивал профессию репортера и время от времени пытался — правда, без особого успеха — убедить редакцию поручить мне серию репортажей о мире за пределами территориальных вод. Я изобретал самые убедительные метафоры. Я объяснял, что море — это что-то вроде шведского стола журналистики: подходи и выбирай сколько хочешь тем. Для того, кто хочет раскопать и рассказать интересную историю, доказывал я начальству, эти две третьих поверхности нашей планеты — непаханая целина, ведь до сих пор практически никто из репортерской братии не занимался всерьез ее изучением.

В 2014 г. мой тогдашний редактор Ребекка Корбетт согласилась с моими доводами и поддержала идею о серии репортажей, мудро рассудив, что будет лучше, если я сосредоточусь не столько на рыбе, сколько на людях, и в первую очередь буду обращать внимание на соблюдение прав человека



и нарушения трудового законодательства. В этом случае я также смогу охватить и проблемы экологического характера, взглянув на них с нового ракурса. Первая из заказанной *The New York Times* серии историй под общим названием «Океан вне закона» была напечатана в июле 2015-го. На следующий год вышло больше десятка таких публикаций. Чтобы набрать материал на книгу, в январе 2017 г. я взял в газете отпуск на 15 месяцев.

. . .

В поездках у меня было много свободного времени. Проводил я его обычно за чтением книг об океане. С практической и философской точки зрения море всегда было и остается многоликой стихией, в которой каждый находит что-то свое. Оно — вечная метафора бесконечности и пространство свободы в ее самой совершенной форме. В том числе — свободы от вмешательства бюрократической машины. Но это спасительное убежище для одних остается тюрьмой для других. Классика морской литературы повествует о жертвах беспощадных штормов, об обреченных на гибель экспедициях, о пропавших в кораблекрушениях морях и безумных китобоях. Эти книги рисуют волнующую картину дикой стихии и покоряющих ее бунтарей. Как не знающие хищников птицы на Галапагосах, эти парни столетиями делали здесь все, что хотели, не заботясь о последствиях. Что удивительно — они продолжают так же вести себя и сейчас. Я надеюсь, что их собранные в книге портреты помогут моим современникам понять, что это за люди и что это за место.

Чтобы придать повествованию больше реализма, свойственного путевым запискам от первого лица («Рассказывая истории, не пиши статьи», — постоянно внушали мне редакторы), я старался меньше полагаться на интервью на берегу или архивные свидетельства и делать упор на живое общение с людьми. В большинстве случаев это были моряки

с рыболовецких судов. Но не только — я также побывал на судах грузовых, круизных, санитарных, научно-исследовательских, а еще на плавучих арсеналах, кораблях военно-морского флота, портовой полиции и береговой охраны.

С точки зрения журналистики риск неудачи, учитывая амбициозность поставленных задач, был весьма велик. По сути, я взялся объять необъятное. И действительно, временами я перескакивал с одной темы на другую, теряя нить расследования. Результат этих метаний вряд ли можно было назвать журналистикой — разве что допустив, что автор страдает синдромом дефицита внимания. Но чем больше я путешествовал, тем яснее понимал, что объединяет все эти истории: ни одну из них нельзя было разложить по полочкам и найти ответы на все вопросы; ни в одной нельзя было однозначно сказать, кто прав, а кто заблуждается, кто злодей, а кто герой, кто хищник, а кто жертва. Эти истории, как и распростершийся во все стороны океан, невозможно было направить в единое русло последовательного повествования. Я поступил иначе — объединив серии зарисовок в главы. Уверен, что читатели сами смогут связать части повествования так, чтобы из них сложилась единая картина.

Если резюмировать, цель этого проекта заключается в том, чтобы заглянуть в мир, который редко привлекает к себе внимание. Его населяют самые разные персонажи — от смельчака, угоняющего танкер из греческого порта в международные воды, чтобы вернуть его владельцам, до врачей, тайком вывозящих беременных женщин из прибрежных вод Мексики в открытое море для проведения запрещенных в этой стране аборт. В книге пойдет речь и о работе неутомимых борцов за сохранение окружающей среды, которые сначала преследовали в южной части Атлантического океана самое разыскиваемое браконьерское судно из списков Интерпола, а потом гонялись по Южному океану за последней японской китобойной базой и мешали ее промыслу.

В Южно-Китайском море я оказался в самом центре вооруженного конфликта двух стран, бравших в заложники граждан противника. Плавал по кишасим пиратами водам у побережья Сомали, прячась на дне деревянной рыбацкой лодки. Я видел, как тонет судно, пережил не один сильнейший шторм, был свидетелем того, как экипаж едва не взбунтовался против капитана. Куда только не заводили меня поиски материала для этих историй — от подводной лодки в Южном океане до складов оружия на берегу Оманского залива и нефтяных платформ в Арктике и Целебесском море!

Какими бы увлекательными ни были приключения, главное, что я понял за время плаваний на разных судах и о чем попытался рассказать в этой книге, — океан пугающе незащищен, а те, кому он дает работу, часто вынуждены мириться с абсолютным беззаконием и крайней нищетой.



# 1

## УКРОЩЕНИЕ «ТАНДЕРА»

---

*...нет сильнее тех двух воинов, терпение и время; те все сделают.*

Лев Толстой. Война и мир

Шел третий день охоты. Капитан Питер Хаммарстедт напряженно следил за экраном радара. Он не сводил с него глаз все то время, что «Боб Баркер» (так называлось его судно), выйдя из порта австралийского города Хобарт, достиг этого богом забытого участка антарктических вод и рыскал в поисках добычи среди маячивших на горизонте айсбергов<sup>1</sup>. Вечером 17 декабря 2014 г., когда капитан, как обычно, находился на мостике, на радаре появились три точки<sup>2</sup>. Хаммарстедт внимательно наблюдал за ними: две перемещались медленно, вместе с океанским течением — наверняка айсберги. Третья двигалась в противоположном направлении.

Хаммарстедт приказал подойти поближе, и вскоре впередсмотрящий в «вороньем гнезде» над мостиком разглядел в лучах незаходящего летнего антарктического солнца стаю чаек. Они кружились, то и дело ныряя вниз, за кормой видневшегося вдалеке рыболовного траулера.



Капитан Питер Хаммарстедт на мостике «Боба Баркера»

Хаммарстедт торопливо открыл пухлую папку — список злостных нарушителей международных правил ведения рыболовного промысла<sup>3</sup>, Интерпол выкладывал информацию о них на своем сайте в виде помеченных фиолетовым уголком уведомлений для государств-участников<sup>4</sup>. Там были не только общие сведения о судах, но и их силуэты. Перелистав папку, Хаммарстедт отыскал изображение самого известного браконьерского судна в мире — траулера «Тандер», ходящего под флагом Нигерии. Судно, до которого было около трех миль, очертаниями в точности походило на него. Хаммарстедт не смог сдержать улыбки. Выждав секунду, он нажал кнопку тревоги — пять коротких гудков оповестили команду: «Все по местам!» Охотник настиг добычу.

Уроженец Стокгольма, Хаммарстедт вступил в Общество охраны морской фауны, или, как его еще называют, «Морской дозор» (Sea Shepherd, SSCS)\*, в 18 лет, сразу после окончания школы. Худошавый верзила с ребячьим лицом — он больше походил на куклу-марионетку Хауди-Дуди из старой детской

\* Буквально «Морской пастух», но чаще встречается вариант перевода «Морской дозор». — *Прим. пер.*

телепередачи, чем на капитана Черная Борода. Трудно было представить, что человек, который из своих 30 лет больше десяти провел в море, может быть таким формалистом. Даже короткие электронные послания он начинал с красной строки, тщательно расставляя все знаки препинания. Фанат процедуры, который не приступал к работе, пока каждая ручка, каждый карандаш на столе не займет положенное место, он оставался человеком порядка, занимаясь делом, предполагающим постоянную неопределенность. Хаммарстедт с 2003 г. участвовал практически во всех заметных операциях «Морского дозора», включая десять экспедиций против японских китобоев в Антарктике. Его выдержка показывала подчиненным, что к работе этот молодой человек относится со всей серьезностью и даже в критической ситуации не теряет спокойствия.

Для «Морского дозора» задержание «Тандера» означало нечто большее, чем торжество правосудия или спасение исчезающих видов рыб. Это придало бы новый импульс нерешительным попыткам исполнять законы за пределами территориальных вод. Впрочем, даже «нерешительными» эти усилия можно было назвать с большой натяжкой. Для закоренелых нарушителей вроде команды «Тандера» море было зоной вседозволенности. Легко находя укрытие на бескрайних просторах Мирового океана, браконьеры чувствовали полную безнаказанность. Вне территориальных вод законы теряли свою силу и строгость, становясь размытыми, как границы водных бассейнов, а у большинства стран не было ни ресурсов, ни заинтересованности в пресечении нарушений. В то время в списке Интерпола значились шесть браконьерских судов, которым десятилетиями удавалось избегать наказания. Их прозвали Бандитской шестеркой — такой почести не удостоилось ни одно другое судно в мире. Годами они безнаказанно вели незаконный промысел.

В сотнях миль от безопасных берегов Хаммарстедт и его команда брали на себя — в отличие от государственных структур — опасную работу по защите правопорядка. Несмотря

на то что капитан «Тандера» и его подручные считались самыми опасными нарушителями международных правил рыболовства, ни одна страна не была готова или способна поймать их. Вызов приняла организация Хаммарстедта — «Общество охраны морской фауны», некоммерческая группа защитников ресурсов Мирового океана. Взяв на себя роль «мирных» охотников за головами, действующими в интересах человечества, группа выслеживала суда-нарушители в отдаленной части океана где-то внизу земного шара, в антарктических водах. Это была война между отважными бескорыстными энтузиастами и матерыми преступниками.

Хаммарстедт связался по рации с Сидхартом Чакраварти, капитаном «Сэма Саймона», второго судна «Морского дозора», которое задержалось в порту из-за проблем с двигателем. С целью маскировки оба судна были выкрашены в морские цвета. На бортах в передней части корпуса красовались акульи челюсти, а на носу развевался флаг, представляющий собой вариацию на тему пиратского «Веселого Роджера» — череп с трезубцем, скрещенным с пастушеским посохом. «Похуже, мы нашли “Тандер”, — сказал Хаммарстедт. — В воде несколько буев. Судно в зоне видимости».

Когда Хаммарстедт подкрался к браконьерам на трех узлах, кто-то из команды сказал, что смог разглядеть на корме траулера слова «Тандер, Лагос». Хаммарстедт обратился к противнику по радио<sup>5</sup>:

«Боб Баркер»: «Тандер, Тандер, Тандер. Это “Боб Баркер”. Вы ведете незаконный вылов рыбы».

«Тандер»: «Не понял, не понял. Не говорить по-английски. Только испанский».

«Боб Баркер»: «Вам очень повезло — habla español también»\*.

---

\* «Я тоже говорю по-испански» (исп.). — *Прим. пер.*





«Боб Баркер»

.....

Хаммарстедт вызвал на мостик корабельного фотографа — женщину, которая говорила по-испански. Она начала переводить.

«Боб Баркер»: «Вы ведете незаконный вылов рыбы. У вас есть лицензия?»

«Тандер»: «Лицензия есть, лицензия есть. Судно под нигерийским флагом; мы в международных водах. Прием».

«Боб Баркер»: «Вы ведете промысел на участке 58.4.2 в зоне регулируемого промысла АНТКОМ\*; у нас есть уведомление Интерпола об объявлении вас в розыск».

«Тандер»: «Следуем заданным курсом, промысел не ведем. Какое у вас судно? Вижу пиратский флаг. Что это значит?»

---

\* АНТКОМ — Комиссия по сохранению морских живых ресурсов Антарктики (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources, CCAMLR). — *Прим. пер.*

«“Морской дозор” — международная экологическая полиция, — передал Хаммарстедт через переводчика. — Мы собираемся арестовать, то есть “задержать”, как принято говорить у моряков, “Тандер”», — добавил он.

«Тандер»: «Нет, нет и нет. Ответ отрицательный. Вы не имеете права арестовывать это судно. Вы не имеете права арестовывать это судно. Мы продолжим движение, мы продолжим движение; у вас нет прав арестовывать это судно; прием».

«Боб Баркер»: «У нас есть такое право. Мы передали информацию о вашем местонахождении Интерполу и австралийской полиции».

«Тандер»: «Хорошо, хорошо. Вы можете передать информацию о нашем местонахождении, но вы не можете подняться на борт судна. Вы не можете арестовать его. Мы находимся в международных водах; мы продолжаем движение».

«Боб Баркер»: «Мы будем следовать за вами; вы под арестом. Измените курс — направляйтесь в Фримантл в Австралии»<sup>6</sup>.

Потом я узнал, что, хотя «Тандер» и нарушил закон, капитан браконьеров был прав: у «Морского дозора» не имелось полномочий на арест. Однако уловка удалась. Члены команды «Тандера», которые все это время торопливо сбрасывали с кормы за борт рыбные потроха, скрылись внутри. Внезапно двигатели судна-нарушителя заработали на полную мощность. Тысячетонная стальная махина изменила курс и дала полный ход, пытаясь оторваться от менее массивного и более быстрого судна «Морского дозора». 7 декабря 2014 г. в 21:18 Хаммарстедт записал в судовом журнале: «“Боб Баркер” будет продолжать преследование “Тандера” с целью передачи информации о его местонахождении Интерполу».



В ходе самой продолжительной в истории погони с целью предотвращения незаконного вылова рыбы «Боб Баркер» и «Сэм Саймон» преследуют судно «Тандер», лидирующее в браконьерском списке Интерпола

.....

Так началась самая продолжительная погоня за браконьерским судном в истории судоходства. В течение следующих 110 дней — именно столько длилась игра в кошки-мышки с «Тандером» — команда «Морского дозора» проделала путь длиной более чем в 11 550 морских миль по трем океанам и двум морям, встретив на своем пути немало препятствий — от дрейфующих льдин размером со стадион и сильнейших штормов до ожесточенных перебранок и опасных сближений с траулером преступников, однажды едва не закончившихся столкновением.

Согласно документам, которые позже были изъяты при обыске на «Тандере», большую часть его экипажа, насчитывавшего 40 человек, составляли индонезийцы. Среди офицеров было семь испанцев, два чилийца и один португалец. Командовал судном капитан из Чили по имени Луи

Альфонсо Р. Кательдо. Пятеро из находившихся на борту испанцев были из Ла-Коруњи в Галисии<sup>7</sup>. Галисия — один из самых бедных регионов Испании. На ее территории орудуют могущественные преступные синдикаты, промышленяющие контрабандой наркотиков, торговлей табаком на черном рынке, но чаще всего — сбытом незаконно выловленной рыбы, за что Галисию нередко называют «испанской Сицилией».

Ответ на вопрос, зачем недобросовестные владельцы судов рискуют, занимаясь браконьерством на морских просторах, лежит на поверхности: незаконная торговля морепродуктами — бурно развивающаяся отрасль мировой теневой экономики с годовым объемом продаж около \$160 млрд. Мощные радары, сети большего размера, быстроходные суда и другие технические новинки резко увеличили добычу браконьеров в последнее десятилетие — теперь у них есть все для хищнического уничтожения ресурсов океана.

В своем деле «Тандер» был определенно одним из лучших<sup>8</sup>. Экологи считали его самым опасным судном «Бандитской шестерки». Эта репутация основывалась на десятилетиях браконьерского промысла, главным объектом которого был клыкач — известный своей отталкивающей внешностью обитатель самых холодных волн Мирового океана. Клыкач, которого также называют ледяной рыбой, может достигать двух метров в длину. Это жутковатого вида серо-черное существо с двумя рядами острых как нож зубов — один из самых крупных хищников антарктических вод<sup>9</sup>. Клыкач может кормиться падалью на глубинах более двух миль<sup>10</sup>. Чтобы не растратить зря энергию в ужасном холоде, сердце клыкача бьется удивительно редко — всего один раз в шесть секунд. Глаза у него размером с бильярдные шары. Так что, когда рыбаки вытягивают его к поверхности, где давление ниже, глаза клыкача вываливаются из глазниц.

Еще одна немаловажная особенность этой рыбы — ее можно встретить в меню самых дорогих ресторанов США

и Европы по цене около \$30 за кусочек филе. Правда, найти ее под собственным именем вряд ли получится: чаще всего клыкач продается под более благозвучным названием «чилийский сибас». Это была идея оптового поставщика рыбы из Лос-Анджелеса<sup>11</sup>. Ребрендинг сработал даже слишком хорошо — в 1980–1990-х гг. спрос на клыкача резко увеличился<sup>12</sup>. Вскоре в доках по всему миру эту маслянистую рыбу с высоким содержанием омега-3 жирowych кислот стали называть не иначе как «белым золотом»<sup>13</sup>. Сегодня большинство ученых сходятся во мнении, что популяция клыкача сокращается темпами, угрожающими его существованию.

Обычно «Тандер» планировал две подряд экспедиции в Антарктику — каждый раз на шесть месяцев. Улова в сотню тонн хватало, чтобы окупить один рейс. Согласно документации портов, в которых судно сгружало незаконно добытую рыбу, в некоторые годы браконьерам удавалось добыть 700 и более тонн. В 1990-х из-за систематического нарушения регулирующих правил и законов «Тандер» оказался в черных списках нескольких организаций, занимающихся сохранением морских ресурсов, а также профильных ведомств ряда стран<sup>14</sup>. В 2006 г. ему запретили вести промысел в Антарктике. Однако с самолетов и спутников, контролирующих промысел в этой части мира, и с рыболовных судов поступали сообщения о том, что «Тандер» продолжает ловить клыкача в Южном океане<sup>15</sup>. На фоне остальных членов «Бандитской шестерки» судно выделялось размером предполагаемой прибыли: по оценкам Интерпола, за десятилетие до описываемых событий владельцы траулера заработали на продаже рыбы больше, чем кто-либо другой, — свыше \$76 млн.

В декабре 2013 г. Интерпол объявил «Тандер» в розыск и разослал информацию о судне правоохранительным органам по всему миру. Однако вряд ли от этого фиолетового уведомления мог быть какой-то толк — «Тандер» без труда ускользал от внимания властей. Отыскать судно в открытом

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

[e-Univers.ru](http://e-Univers.ru)