

# ОКЕАН ВНЕ ЗАКОНА

ИЭН УРБИНА

РАБОТОРГОВЛЯ, ПИРАТСТВО  
И КОНТРАБАНДА  
В НЕЙТРАЛЬНЫХ ВОДАХ



Иэн Урбина

**Океан вне закона. Работоторговля,  
пиратство и контрабанда  
в нейтральных водах**

«Альпина Диджитал»

2019

УДК 913.3(26):343  
ББК 67.519(9)

**Урбина И.**

Океан вне закона. Работоторговля, пиратство и контрабанда в  
нейтральных водах / И. Урбина — «Альпина Диджитал», 2019

ISBN 978-5-00-139529-4

На нашей планете осталось мало неосвоенных территорий. Но, возможно, самые дикие и наименее изученные – это океаны мира. Слишком большие, чтобы их контролировать, и не имеющие четкого международного правового статуса огромные зоны нейтральных вод стали прибежищем разгула преступности. Работоторговцы и контрабандисты, пираты и наемники, похитители затонувших судов и скупщики конфискованных товаров, бдительные защитники природы и неуловимые браконьеры, закованные в кандалы рабы и брошенные на произвол судьбы нелегальные пассажиры. С обитателями этого закрытого мира нас знакомит пулитцеровский лауреат Иэн Урбина, чьи опасные и бесстрашные журналистские расследования, зачастую в сотнях миль от берега, легли в основу книги. Через истории удивительного мужества и жестокости, выживания и трагедий автор показывает глобальную сеть криминала и насилия, опутывающую важнейшие для мировой экономики отрасли: рыболовецкую, нефтедобывающую, судоходную.

УДК 913.3(26):343

ББК 67.519(9)

ISBN 978-5-00-139529-4

© Урбина И., 2019

© Альпина Диджитал, 2019

## Содержание

Введение	6
1	10
2	47
Конец ознакомительного фрагмента.	49

# Иэн Урбина

## Океан вне закона. Работоторговля, пиратство и контрабанда в нейтральных водах

Переводчики *Сергей Чернин, Андрей Гришин*

Редактор *Владимир Потапов*

Издатель *П. Подкосов*

Руководитель проекта *А. Казакова*

Корректоры *И. Астапкина, И. Панкова*

Компьютерная верстка *А. Фоминов*

Арт-директор *Ю. Буга*

© Ian Urbina, 2019

© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2021

*Все права защищены. Данная электронная книга предназначена исключительно для частного использования в личных (некоммерческих) целях. Электронная книга, ее части, фрагменты и элементы, включая текст, изображения и иное, не подлежат копированию и любому другому использованию без разрешения правообладателя. В частности, запрещено такое использование, в результате которого электронная книга, ее часть, фрагмент или элемент станут доступными ограниченному или неопределенному кругу лиц, в том числе посредством сети интернет, независимо от того, будет предоставляться доступ за плату или безвозмездно.*

*Копирование, воспроизведение и иное использование электронной книги, ее частей, фрагментов и элементов, выходящее за пределы частного использования в личных (некоммерческих) целях, без согласия правообладателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.*

\* \* \*

*ЭЙДАНУ*

*Несмотря на всю суету и усталость, в моей жизни не было более захватывающего приключения и более достойного занятия, чем находиться в одной команде с тобой*

## Введение

Примерно в сотне миль от берегов Таиланда три дюжины босоногих камбоджийцев – мальчиков и мужчин – день и ночь вели промысел на небольшом сейнере<sup>1</sup>. 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 рубаше гордо размахивал рукой, на которой недоставало двух пальцев – их отрезало наматывавшейся на катушку сетью. Исцарапанные рыбьей чешуей, иссеченные сетями руки не успевали зажить, так что открытые раны были у всех рыбаков. Глубокие порезы зашивали сами. Инфекции считались обычным делом. Чтобы подопечные 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 бросить 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 рыболовные 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 защиты. Как правило, их пристанищами становились так называемые 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 глубинке, они никогда прежде не видели моря и не умели плавать.

Практически все были в долгу у судовладельцев. Эта система долговой кабалы строилась на принципе «выезжаем сейчас, платишь потом». Рабский труд был единственным способом вернуть деньги, которые они занимали, чтобы незаконно пробраться в другую страну. Однажды я говорил с таким 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.

---

<sup>1</sup> 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.*



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 заходят 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 правоохрнительными 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 работы 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 полулегальных 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 вме-



шательства 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 («Рассказывай 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>2</sup>. Вечером 17 декабря 2014 г., когда капитан, как обычно, находился на мостике, на радаре появились три точки<sup>3</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>4</sup>, Интерпол выкладывал информацию о них

---

<sup>2</sup> Глава о погоне за «Тандером» основана на моих наблюдениях за событиями с борта «Боба Баркера» и «Сэма Саймона», а также на телефонных интервью и электронной переписке 2014–2017 гг. с Петером Хаммарстедтом, Сидхартом Чакраварти, Виандой Лублинк и другими членами «Морского дозора».

<sup>3</sup> “The Sam Simon Departs for Operation Icefish,” Sea Shepherd, Dec. 8, 2014; “Bob Barker Departs for Operation Icefish,” Sea Shepherd, Dec. 3, 2014.

<sup>4</sup> “Vessel Report for Typhoon 1,” *Lloyd's List Intelligence*, April 16, 2015. За годы эксплуатации «Тандер» сменил много названий, в частности, «Тайфун-1», «Куко», «Ухань-4», «Бату-1» и «Мин-5».

на своем сайте в виде помеченных фиолетовым уголком уведомлений для государств-участников<sup>5</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)<sup>6</sup>, в 18 лет, сразу после окончания школы. Худощавый верзила с ребячьим лицом – он больше походил на куклу-марионетку Хауди-Дуди из старой детской 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 на теряет спокойствия.

Для «Морского дозора» задержание «Тандера» означало нечто большее, чем торжество правосудия или спасение исчезающих видов рыб. Это придавало 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

<sup>5</sup> Информационные документы (уведомления) Интерпола, сыгравшего важную роль в преследовании «Бандитской шестерки», маркируются кодовыми цветами – фиолетовым, красным, синим, желтым, зеленым, оранжевым, черным – в зависимости от характера содержащейся информации. Уведомления выпускаются лишь в тех случаях, когда Интерпол получает официальный запрос от одного из 190 государств-участников. Мое знакомство с ролью Интерпола в поимке «Тандера» началось с нескольких дней в октябре 2016 г., проведенных в штаб-квартире организации в Лионе. Я изучал работу Отдела преступлений против окружающей среды, сотрудничая, в частности, с Алистером Макдоннеллом, возглавлявшим Проект «Чешуя» – программу, направленную против незаконного, неконтролируемого и неуправляемого рыбного промысла («Project Scale», более известный по аббревиатуре IUU – Illegal, Unreported, and Unregulated [fishing]). Проект финансируется в основном Норвегией, США и фондом «Pew Charitable Trusts».

<sup>6</sup> Буквально «Морской пастух», но чаще встречается вариант перевода «Морской дозор». – *Прим. пер.*

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 покрашены 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. «Похоже, мы нашли “Тандер”, – сказал Хаммарстедт. – В воде несколько буюв. 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>7</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»<sup>8</sup>.



«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?»

---

<sup>7</sup> “Radio Conversations with Marine Vessel Thunder,” Sea Shepherd, 2015.

<sup>8</sup> «Я тоже говорю по-испански» (исп.). – Прим. пер.

«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<sup>9</sup>; 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?»

«“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>10</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».

---

<sup>9</sup> АНТКОМ – Комиссия по сохранению морских живых ресурсов Антарктики (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources, CCAMLR). – *Прим. пер.*

<sup>10</sup> Содержание главы, по большей части, основано на личных впечатлениях от десяти дней пребывания на «Бобе Баркере» и «Сэме Саймоне» в апреле 2015 г. Также использована информация, сообщенная моряками обоих судов и наземным персоналом «Морского дозора» с конца 2014 по 2018 г.



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-Коруньи в Галисии<sup>11</sup>. Галисия – один из самых бедных регионов Испании. На ее территории орудуют могущественные преступные синдикаты, промышляющие 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.

---

<sup>11</sup> Paul Watson, “Another Impossible Mission Made Possible by Sea Shepherd,” Sea Shepherd, April 17, 2015.



В своем деле «Тандер» был определенно одним из лучших<sup>12</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>13</sup>. Клыкач может кормиться падалью на глубинах более двух миль<sup>14</sup>. Чтобы не растрчивать 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>15</sup>. Ребрендинг сработал даже слишком хорошо – в 1980–1990-х гг. спрос на клыкача резко увеличился<sup>16</sup>. Вскоре в доках по всему миру эту маслянистую рыбу с высоким содержанием омега-3 жирных кислот стали называть не иначе как «белым золотом»<sup>17</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>18</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>19</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 море на площади в миллионы квадратных миль – задача не из легких. К тому же браконьеры научились находить всевозможные лазейки в запутанном клубке сбив-

<sup>12</sup> Jack Fengaughty, "From the Deep South – Fishing, Research, and Very Cold Fingers," [icescience.blogspot.com](http://icescience.blogspot.com), Feb. 17, 2012.

<sup>13</sup> Paul Greenberg, "The Catch" *New York Times*, Oct. 23, 2005.

<sup>14</sup> Cassandra Brooks, "Antifreeze Fish: Studying Antarctic Toothfish and the Special Proteins in Their Bodies That Help Them Thrive in Subfreezing Waters," *Ice Stories: Dispatches from Polar Scientists*, Nov. 3, 2008.

<sup>15</sup> "Chasing the Perfect Fish," *Wall Street Journal*, May 4, 2006, adapted from Bruce G. Knecht, *Hooked: Pirates, Poaching, and the Perfect Fish* (Emmaus, Pa.: Rodale, 2007). В Северной Америке клыкача называют «чилийским морским окунем», хотя он не имеет прямого отношения к Чили и не является морским окусом. Это ловкий маркетинговый ход американского торговца рыбой Ли Ланца, который в конце 1970-х гг. решил дать клыкачу более благозвучное имя (английское название toothfish не самое удобопроизносимое). В Испании и Японии клыкача называют *mero*, в Чили – *bacalao de profundidad*.

<sup>16</sup> Alex Mayyasi, "The Invention of the Chilean Sea Bass," *Priceonomics*, April 28, 2014.

<sup>17</sup> Grant Jones, "Ugly Fish with Sweet Meat Proves a Treat: The Rise of the Deep Dwelling Patagonian Toothfish," *News Corp Australia*, July 12, 2013.

<sup>18</sup> "Combined IUU Vessel List," Trygg Mat Tracking (TMT).

<sup>19</sup> Andrew Darby, "Epic Chase of Pirate Fisher «Тандер» Continues," *Sydney Morning Herald*, March 15, 2015.

чивых, часто противоречащих друг другу норм морского права, трудновыполнимых международных соглашений и намеренно расплывчатых формулировок в национальных законодательствах, легко ускользая от ответственности и не давая возможности себя идентифицировать. Пара телефонных звонков нужным людям, несколько тысяч долларов на взятки, банка краски – и судно получает новое имя, регистрируется под флагом другой страны и снова отправляется на незаконный промысел.

За свою 45-летнюю карьеру траулер с силовой установкой мощностью 2200 лошадиных сил более десяти раз сменил имя<sup>20</sup> и по меньшей мере столько же флагов, включая флаги Великобритании, Монголии, Сейшельских островов, Белиза и Того<sup>21</sup>. Когда в 2010 г. судно попало в черный лист Евросоюза, Тоголезская Республика отозвала право ходить под ее флагом<sup>22</sup>. В ответ на это владелец судна, действуя как матерый международный преступник, меняющий паспорта как перчатки, сумел включить «Тандер» в два других морских регистра. Теперь нарушитель мог ходить и под флагом Монголии, и под флагом Нигерии. Для судна такого размера получение нового флага должно было обойтись не менее чем в \$12 000; еще \$20 000 наверняка ушло на подготовку необходимых для включения в регистр сертификатов безопасности и документов<sup>23</sup>. Название судна и порт приписки не значились на корпусе траулера. Для этой цели на корме крепилась специальная металлическая табличка, которую при необходимости можно было легко заменить на другую. Моряки называют такие таблички «номерными знаками Джеймса Бонда».

Чтобы судно не выследили, команда «Тандера» держала выключенным транспондер автоматической системы оповещения о местоположении. Ничего сложного, но, благодаря всем этим уловкам, «Тандеру» удавалось беспрепятственно проникать в порты, выгружать улов, передавая его на реализацию сообщникам или ничего не подозревающим покупателям, пополнять запасы горючего и выходить в море, не привлекая к себе внимания. Однако этого было уже недостаточно, чтобы скрыться от такого опытного охотника за браконьерами, как Хаммарстедт. Он шел за нарушителями по пятам, отслеживая каждый их шаг и сообщая об их местоположении местным властям и Интерполу.

В 2014 г. «Морской дозор» приступил к операции «Ледяная рыба», чтобы доказать, что подобные браконьеры не так уж неуловимы и их можно арестовать<sup>24</sup>. Этому предшествовали месяцы тщательной подготовки. Чакраварти побывал в Мумбаи, где, прочесав свалки металлолома и площадки утилизации судов, нашел детали для установки на «Сэме Саймоне» мощной лебедки, способной справиться с жаберными сетями – их «дозоровцы» надеялись конфисковать. Также «Морской дозор» оснастил свои суда устройствами частотного сканирования за \$10 000, чтобы перехватывать сигналы передатчиков, закрепляемых на сетях.

Чтобы сузить область поиска и не рыскать по миллионам квадратных миль антарктических вод, в которых ловят клыкача, Чакраварти совместил карты трех разных типов. Во-первых, по картам ледовых полей можно видеть, где проходит постоянно меняющаяся линия таяния льдов – граница между недоступным для навигации антарктическим шельфом и свободной ото льдов зоной ведения промысла. Во-вторых, с помощью морских карт можно выделить участки океана, не подпадающие под действие норм национальных законодательств. В-третьих, навигационные карты указывали, где находятся самые высокие и обширные подводные плато – излюбленная среда обитания клыкача.

<sup>20</sup> "Vessel Report for Typhoon 1," *Lloyd's List Intelligence*, April 16, 2015.

<sup>21</sup> Vessel Record Images for the Arctic Ranger, Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources.

<sup>22</sup> IUU Blacklist Vessels, Greenpeace.

<sup>23</sup> Макс Хардбергер, интервью автору. Ноябрь 2017.

<sup>24</sup> "Thunder Captain and Officers Face Justice in the Wake of Operation Icfish," Sea Shepherd, Feb. 26, 2018.

По оценке Хаммарстедта, на обследование всей этой территории должно было уйти не менее двух недель. Радиус действия радаров на судах «Морского дозора» составлял около 12 морских миль, но из-за постоянного дрейфа айсбергов, которые часто можно спутать с судном, пользоваться радарами было не так-то просто. (Морская миля на 15 % длиннее обычной мили.) Члены команды по очереди поднимались в «воронье гнездо» – наблюдательный пост из стальных листов на высоте 7 м над верхней палубой, и вели наблюдение с помощью биноклей. Ничего, кроме отвращения, эта работа вызывать не могла – на высоте качка усиливается многократно, вызывая сильнейшие приступы морской болезни. Впоследствии, оказавшись на борту «Боба Баркера», я провел не один час в «вороньем гнезде». Мне хотелось полюбоваться открывающимися видами и заодно узнать, сколько я смогу продержаться наверху. Должен сказать, что это был один из самых опасных аттракционов в моей жизни – тебя словно усаживают на вершушку отчаянно раскачивающегося из стороны в сторону метронома.

Когда «Боб Баркер» наткнулся на «Тандер», браконьеры вели промысел на удаленном участке антарктических вод у берега Банзарэ<sup>25</sup>. Прозванные моряками «Царством теней», эти редко посещаемые человеком просторы Южного океана являются одними из самых удаленных и суровых участков водного покрова планеты. Чтобы добраться туда из ближайшего порта, требуется около двух недель. Этот район, который мне позже довелось посетить в ходе другой экспедиции, славится сильнейшими ветрами, достигающими скорости свыше 130 миль в час, и низкими температурами, способными привести к замерзанию жидкости в глазу человека.

Чтобы избежать обморожений, команды «Морского дозора» при работе на палубе часто надевают спасательные гидрокостюмы. Весьящий почти 5 кг костюм из неопрена – особого вида резины – абсолютно водонепроницаем и рассчитан на предельно низкие температуры. Неуклюже раздутые, обычно ярко-оранжевые, костюмы, которые позволяют заметить упавшего за борт человека с проходящих мимо судов, прозвали «Гамби» – в честь знаменитого мультяшного персонажа. Соприкосновение с неопреном вызывало сыпь на коже, от человека разлило засохшим потом. Как однажды сказал моряк, помогавший мне залезать в это облачение: «Вспотей или замерзни – других вариантов нет».

Когда «Тандер» решил оторваться от преследователей, взяв курс на север, «Боб Баркер» пустился в погоню, неотступно следуя за браконьерами. Чакраварти с командой на «Сэме Саймоне» остались на месте преступления. Следующие несколько недель они провели, вытаскивая брошенную «Тандером» жаберную сеть. Использовать такие сети в этих водах запрещено, она стала бы главной уликой. Такая снасть может стоить более \$25 000, но капитан «Тандера» ее бросил, понимая, что убыток не идет ни в какое сравнение с риском быть пойманным.

Жаберные сети – далеко не самое щадящее орудие лова. Отсюда и запреты на их использование. К нижней части сети крепятся грузила, которые тянут ее ко дну. Верхний край оснащается поплавками, удерживающими сеть на поверхности. В результате образуется малозаметная сплошная сетная стена, которая может достигать в высоту 6 м, а в длину 7 миль. «Тандер» устанавливал десятки стен таким образом, чтобы получился настоящий лабиринт, из которого не мог бы выбраться плутающий по подводным плато клыкач – завсегдатай этой части океана. Спустя некоторое время рыбаки возвращаются к месту установки, находят сети по буйкам и поднимают на судно. Обычно – с уловом.

Вытягивать сеть из воды – опасная и трудная задача, требующая напряжения всех сил. А если эта сеть длиной 72 км – три Манхэттена – и установлена в Антарктике, одном из самых холодных и ветреных мест на Земле? Палуба «Сэма Саймона» частично обледенела. В некоторых местах пройти было невозможно. Морозы стояли такие, что плевок замерзал на лету.

<sup>25</sup> Fisheries and Resources Monitoring System, “Southern Ocean Antarctic Toothfish Fishery – Banzare Bank,” Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources, 2015.

Палубное ограждение на «Сэме Саймоне» низкое, свалиться за борт ничего не стоило. Температура океанской воды, покрытой кашей из размокшего снега и кусков льда, на некоторых участках была ниже нуля. Падение за борт означало верную смерть от остановки сердца, если упавшего не вытащить через пару минут<sup>26</sup>. Когда качка усиливалась, палубные матросы пристегивались страховочными ремнями к конструкциям палубы.

Несколько членов команды «Сэма Саймона» с планшетами в руках подсчитывали улов «Тандера». Они составляли подробные перечни всего, что попало в жаберные сети браконьеров. Впоследствии эти данные были переданы Интерполу. На каждого попавшегося в сети клыкача приходилось по четыре морских обитателя других видов. Этот дополнительный улов никому не был нужен. Почти все сотрудники «Морского дозора» – вегетарианцы или веганы. Многие готовы защищать права животных. Извлекать из сетей мертвых и умирающих существ, среди которых были скаты, гигантские осьминоги, рыбы-драконы и крупные крабы, было очень непросто – не только с эмоциональной точки зрения, но и физически. Некоторые плакали, другие не могли сдержать позывы к рвоте, но все продолжали работать. Обычно рабочий день продолжался 12 часов. К началу второй недели почти треть команды принимала анальгетики, чтобы хоть как-то справиться с болями в спине.

Нередко к изнеможению от тяжелой работы добавлялось еще большее отвращение от того, что происходило на палубе. Как известно, экземпляры клыкача могут весить по 100 кг и более<sup>27</sup>. Среди улова, который поднимали на палубу вместе с сетями члены команды «Сэма Саймона», попадались рыбы, которые уже начали гнить. Их внутренности разлагались, внутри туши скапливался газ. Некоторые взрывались при падении на палубу.



Капитан Сидхарт Чакраварти на мостике «Сэма Саймона»

.....

---

<sup>26</sup> Avijit Datta and Michael Tipton, "Respiratory Responses to Cold Water Immersion: Neural Pathways, Interactions, and Clinical Consequences Awake and Asleep," *Journal of Applied Physiology*, June 1, 2006; "The Chilling Truth About Cold Water," *Pacific Yachting Magazine*, Feb. 2006.

<sup>27</sup> A Sea Shepherd, Analysis of Toothfish Catch; "Antarctic Toothfish Poaching Ships Shrug Off New Zealand Navy," Associated Press, Jan. 21, 2015.

После почти недели круглосуточной работы в 6 часов утра 25 декабря 2015 г. капитан Чакраварти распорядился бросить якорь. Когда «Сэм Саймон» встал на стоянку, капитан отправился в каюту, чтобы немного поспать. Двадцать минут спустя его разбудил телефонный звонок: «Ты нам нужен на мостике. Это срочно!» Когда он добрался до рубки, у штурвала стоял его первый помощник Вайанда Люблинк – сама рассудительность, в прошлом командир корабля ВМФ Нидерландов. Вайанда указал рукой на видневшийся невдалеке айсберг – высотой приблизительно с семиэтажный дом и около 1,5 км в длину. Айсберг стремительно приближался к корме «Сэма Саймона».

– Чего вы ждете? – спросил Чакраварти.

– Время еще есть, – ответил один из офицеров.

– Нет у нас времени! – сказал Чакраварти. Двигатель судна был полностью остановлен и только на его прогрев ушло бы не меньше 15 минут. К этому моменту айсберг уже мог столкнуться с «Сэмом Саймоном».

– Убрать всех с кормовой палубы! – приказал Чакраварти. – Быстро запускайте двигатель».

Через 18 минут, когда айсберг был уже метрах в 15 и вот-вот должен был врезаться в корму судна, «Сэм Саймон» начал протискиваться сквозь слой дрейфующего льда. Столкновения едва удалось избежать.

К концу января команда выбрала все установленные «Тандером» сети. «Сейчас моя главная задача – помочь всем заинтересованным сторонам установить связь между комплектом жаберных сетей и траулером “Тандер”, – писал Чакраварти в электронном письме в Интерпол, – и использовать это как улику при предъявлении обвинения». «Сэм Саймон» доставил сети «Тандера» на Маврикий – небольшое островное государство в Индийском океане к востоку от Мадагаскара<sup>28</sup>. На причале их встречала группа из семи человек. Это были местные специалисты по надзору за рыбным промыслом и офицеры Интерпола, собиравшие сведения о «Тандере» и других судах из фиолетовых уведомлений.

Чакраварти ознакомил обступивших его со всех сторон людей в форме со списком из 72 пунктов, указывающих на характерный для команды «Тандера» способ установки сетей. Офицеры и чиновники фиксировали все его объяснения. Рыболовство – это в равной степени наука и искусство. Чтобы добиться улова, капитан должен уметь следовать заданным курсом – даже в самый яростный шторм и во время самых продолжительных рейсов. А еще у него обязательно есть пара примет и суеверий, в которые он свято верит, несколько секретных «делянок» для промысла и свой особенный способ установки жаберных сетей. Чакраварти превратил отчет на причале в настоящую лекцию, подробную, как судебная экспертиза. Капитан охотников за клыкачом по своим критериям подбирал снасти, у него был свой способ вязания узлов и посадки сетного полотна. Чакраварти указал на уникальные особенности используемых «Тандером» сетей – особый «почерк», недвусмысленно указывающий на их владельца.

Целый день Чакраварти давал собравшимся на пирсе полицейским исчерпывающие пояснения относительно собранных его командой улик. После этого он распорядился передать Интерполу фрагмент незаконно использовавшейся «Тандером» жаберной сети. Все остальное – без малого 45 миль сетного полотна, сваленных в отливавшую всеми оттенками синего и зеленого груды размером с тягач с прицепом, – должно было остаться на борту «Сэма Саймона». На черном рынке такая жаберная сеть стоит десятки тысяч долларов. Местные власти сразу предупредили Чакраварти, что оставлять сеть на Маврикии не стоит – желающих заполучить ее найдется немало. Теперь предстояло догнать «Боб Баркер» и принять участие в погоне за «Тандером».

---

<sup>28</sup> Tony Smart, “Mauritius: The Best Africa Destination You Know Almost Nothing About,” CNN, April 11, 2017.

Когда я узнал о погоне, она продолжалась уже несколько недель. Как-то утром мне позвонил один старый знакомый, в прошлом офицер военно-морской разведки, и спросил, знаю ли я что-нибудь о том, что «творится прямо сейчас там, в Антарктике». Он пояснил: «Судя по всему, это самая продолжительная в истории погоня правоохранителей, которые, впрочем, ими на самом деле не являются, за браконьерами». Поначалу я не совсем понял, о чем речь, но любопытство во мне проснулось. Узнав подробности, я понял, что это была идеальная возможность увидеть, как борются с браконьерами члены «Морского дозора».

Я связался с руководителем «Морского дозора» Алексом Корнелиссеном и попросил у него разрешения освещать экспедицию с борта одного из их судов. Как обычно бывает в таких случаях, он ответил отказом.

Он: «Они движутся слишком быстро».

Я: «Могу нанять судно, которое нагонит их». (В тот момент я понятия не имел, как такое можно проверить.)

Он: «Они слишком далеко в открытом море».

Я: «У меня имеется опыт участия в многонедельных экспедициях. Для меня это не проблема». (На этот раз я не соврал.)

Он: «Это слишком опасно».

Я: «Я работал журналистом в зонах боевых действий на Ближнем Востоке, участвовал в операциях вместе с членами отрядов самообороны в Африке, а до журналистики моя жизнь была связана с морем. Никакой особенной опасности тут нет».

Он: «Ну конечно!»

Я звонил ему еще несколько раз, и Корнелиссен в конце концов сдался. Однако он предупредил, что через 72 часа я должен быть в столице Ганы Аккре.

Больше года я публиковал материалы о самых неприглядных и пугающих сторонах промыслового рыболовства, рассказывал о махинациях компаний, где все делается «вчерную», где практикуют рабство и рукоприкладство, а к людям относятся не лучше, чем к выловленным в океане морепродуктам. Дух захватывало от одной мысли о том, что я смогу отправиться в экспедицию и наблюдать, как восторжествует справедливость, пускай даже речь идет лишь об одном задержанном судне. Впрочем, даже эти соображения не могли заставить меня забыть об одном важном «но» – организатором всей этой авантюры был «Морской дозор».

За пару лет до того я познакомился с основателем «Морского дозора» Полом Уотсоном. Произошло это на мероприятии, посвященном загрязнению мирового океана пластиком, где мы оба были спикерами. Имя этого прямолинейного, уверенного в себе человека было окутано ореолом слухов. Я надеялся, что мне удастся заглянуть за завесу морского фольклора и понять, какой он на самом деле. Сначала я попросил знавших его людей рассказать все, что они о нем думают. Мнения разделились, часто они были прямо противоположными. Одни подозревали его в фальши, другие считали искренним, обвинения в мании величия соседствовали с рассказами о подвижническом служении, его называли «сложной личностью» и «простоватым парнем». Но все сходилось в одном – он предан своему делу.

В начале 1970-х Уотсон и еще два десятка борцов за сохранение окружающей среды основали Гринпис. Однако в 1977 г. руководство исключило Уотсона из рядов организации. Причиной послужило происшествие на Ньюфаундленде, куда Уотсон прибыл во главе группы активистов Гринпис протестовать против охоты на тюленей: во время акции он накинулся на одного из охотников, вырвал у него из рук шкуры убитых животных и дубину и выбросил в воду. В Гринпис сочли, что Уотсон повел себя слишком агрессивно, и его выгнали. Вскоре



он создал «Морской дозор», который, по его замыслу, должен был действовать радикальнее и агрессивнее, чем Гринпис<sup>29</sup>.

В истории этих двух групп защитников дикой природы меня всегда поражало то, что, несмотря на все различия, они занимали самую решительную позицию в отношении творящегося в мировом океане беззакония. Ни одна другая организация – правительственная или неправительственная – не посылает с такой завидной регулярностью патрули в открытое море для наведения порядка и пресечения противозаконной деятельности. Пускай и с разной степенью радикализма, сотрудники Гринпис и члены «Морского дозора» руководствуются принципом «цель оправдывает средства». Чтобы остановить преступников, они готовы сами выходить за рамки закона. Вопрос только в том, насколько далеко они готовы зайти.

Для оправдания своих действий и увязки их с действующими нормами законодательства «Морской дозор» выработал свою идеологию. Когда я наконец оказался на борту «Боба Баркера», я спросил Хаммарстедта, насколько законно преследование «Морским дозором» ведущих незаконный промысел рыболовных судов, таких как «Тандер», и насильственные действия в отношении них. По его словам, у команды «Боба Баркера» было законное право так поступать, на основании Всемирной хартии природы ООН, призывающей неправительственные организации оказывать содействие в охране природы в районах, находящихся вне национальных юрисдикций.

Несколько опрошенных мной специалистов по морскому праву и экспертов в области международной правоохранительной практики не согласились с такой интерпретацией. По их мнению, любые действия, препятствующие работе рыболовных судов (даже если это браконьеры) и конфискацию их снастей, являются незаконными. «Но никто не станет преследовать их, потому что деятельность защитников природы не идет ни в какое сравнение с нарушениями закона со стороны команды “Тандера”, – отметила Кристина Йере, отвечающая за разработку политики в отношении рыболовства в открытом море в Международном союзе охраны природы. – И “Морской дозор” знает об этом».

«Флотилия Нептуна», как иногда называют «Морской дозор», насчитывает пять крупных судов, полдюжины быстрых надувных лодок, два дрона и готовую в любой момент отправиться в плавание команду из 120 человек, представляющих 24 национальности<sup>30</sup>. Значительную часть своего бюджета организация получает в виде пожертвований от таких знаменитостей, как Мик Джаггер, Пирс Броснан, Шон Пенн, Ума Турман, Эдвард Нортон и Мартин Шин. Судно «Боб Баркер» названо в честь бывшего ведущего телешоу «The Price Is Right», который в 2010 г. пожертвовал на покупку судна \$5 млн. Судно «Сэм Саймон» приобретено в 2012 г. более чем за \$2 млн. Основную часть суммы внес один из создателей мультсериала «Симпсоны». При годовом бюджете более \$4 млн офисы «Морского дозора» в Австралии и Амстердаме могли потратить \$1,5 млн на операцию по отслеживанию «Тандера».

Получив широкую известность благодаря сериалу канала *Animal Planet* «Китовые войны», в котором рассказывалось о борьбе с китобойным промыслом, к моменту начала операции «Ледяная рыба» «Морской дозор» оказался в непростой ситуации. В 2012 г. в Германии был арестован Уотсон. Основанием послужил выданный Коста-Рикой за десять лет до того ордер на его арест за столкновение между судном «Морского дозора» и судном охотников за акульими плавниками. Проведя восемь дней в немецкой тюрьме строгого режима, Уотсон был выпущен под залог. Вскоре он сбежал в море из-под домашнего ареста во Франкфурте. Пойти на такой риск его вынудила вполне реальная опасность быть экстрадированным – японцы уже

<sup>29</sup> «The History of Sea Shepherd», Sea Shepherd.

<sup>30</sup> Обстоятельный рассказ о «Морском дозоре» и Поле Уотсоне см.: Raffi Khatchadourian, “Neptune’s Navy,” *New Yorker*, Nov. 5, 2007.

несколько лет настаивали на его выдаче, ведя закулисные переговоры с политиками в разных странах и оказывая на них давление.

Уотсон официально сложил полномочия президента американского отделения «Морского дозора» и капитана «Стива Ирвина», флагманского судна организации<sup>31</sup>. Япония, которая объявила, что будет настаивать на экстрадиции Уотсона сразу после его повторной поимки, также начала дорогостоящую судебную тяжбу, на которую уходили все финансовые ресурсы «Морского дозора». В октябре 2017 г. по-прежнему действовали два ордера на арест Уотсона (распространенные как красные уведомления Интерпола), выданные полицией Японии и Коста-Рики в связи со столкновениями и иными нарушениями<sup>32</sup>. В решимости Уотсона загнать «Тандер» в ловушку была немалая доля иронии: подозреваемый из «красного» списка Интерпола гнался за фигурантом «фиолетового».

В своей деятельности по защите морской флоры и фауны «Морской дозор» руководствовался не правовыми нормами, а принципом, который члены организации называют «прямым действием». За последние несколько десятилетий активисты протаранили не один десяток китобойных и прочих судов, которые, по их мнению, вели незаконный промысел. Переделанный «Веселый Роджер», маскировочная окраска и изображение акульей пасти на носу судна, как у бомбардировщика времен Второй мировой, не оставляли никаких сомнений в серьезности намерений организации. Свойственный членам «Морского дозора» дух активизма в полной мере отразился в их лозунге: «Ловить пирата должен пират».

Для капитанов Хаммарстедта и Чакраварти операция «Ледяная рыба» была возможностью пересмотреть прежние методы работы и опробовать на практике новую тактику, обратив ее против новых нарушителей. Например, они решили больше не таранить суда из «Бандитской шестерки», а, действуя в рамках закона, неотступно следовать за ними и оказывать давление на команды, пока те не остановятся<sup>33</sup>. «Трубить о проблеме на каждом углу», – так Хаммарстедт описывает роль своей организации. На этот раз «Морской дозор» также решил не игнорировать Интерпол, а пойти на сотрудничество с ним.

Присутствие Чакраварти на Маврикии, где он работал вместе с сотрудниками Интерпола, также было частью стратегии «Морского дозора» по смене имиджа. Я позвонил нескольким источникам в подразделении Интерпола, занимающемся борьбой с преступлениями в открытом море, чтобы разузнать детали. Ни один не согласился говорить «под запись», но все подтвердили, что Интерпол без лишней огласки оказывает помощь «Морскому дозору». «Они добиваются результата», – сказал один из них.

Наконец, в начале апреля 2015 г. я присоединился к участникам морской погони. К этому моменту продолжительность охоты на «Тандер» уже побила существовавший рекорд для погонь такого масштаба. Он был установлен в 2003 г., когда австралийские власти в течение 21 дня преследовали судно под названием «Виарса 1», проделав путь длиной почти в 1000 морских миль. Как и в случае с «Тандером», основным объектом промысла для команды «Виарса» был клыкач<sup>34</sup>. В конце концов браконьерское судно было остановлено и задержано у берегов Южной Африки, а его владельцы угодили на скамью подсудимых. Правда, в 2005 г. их пришлось отпустить за отсутствием доказательств. С тех пор мало что изменилось: практически та же самая шайка воровала рыбу того же вида в тех же самых местах. Но на этот раз погоня

<sup>31</sup> Tim Hume, “110-Day Ocean Hunt Ends with Sea Shepherd Rescuing Alleged Poachers,” CNN, April 7, 2015; (Elizabeth Batt, “Captain Paul Watson Steps Down as Sea Shepherd President,” *Digital Journal*, Jan. 8, 2013.

<sup>32</sup> “Sea Shepherd CEO and Founder Paul Watson Back in the U. S. After Two Year Absence,” Sea Shepherd, Feb. 21, 2018; Interpol, “Wanted by the Judicial Authorities of Japan: Watson, Paul Franklin,” International Criminal Police Organization, Aug. 7, 2012; “Anti-whaling Activist Paul Watson Gets Back His Canadian Passport, Four Years After Harper Revoked It,” *National Observer*, June 27, 2016.

<sup>33</sup> “Sea Shepherd Departs for Operation Icefish,” *Maritime Executive*, Dec. 3, 2014.

<sup>34</sup> “Fishermen Caught in Epic Chase Acquitted,” *Age*, Nov. 6, 2005; “Toothfish Crew Found Not Guilty,” BBC, Nov. 5, 2005.

продолжалась намного дольше, была опаснее, и организовали ее не правоохранители, а группа экологов-активистов. Когда я нагнал команду «Морского дозора», охота на «Тандер» уже казалась избитым анекдотом, в котором от частого повторения начали появляться новые смыслы, до того никому не приходившие в голову.

К апрелю 2015 г. я уже шесть месяцев находился в море в качестве репортера *The New York Times* – это время я провел в плаваниях у побережья Таиланда, ОАЭ, Филиппин и в других районах Мирового океана. Часто в командировку приходилось отправляться в условиях крайней спешки, ведь о подвернувшихся возможностях я редко узнавал заранее, а цель моих путешествий редко оставалась на месте. Вот и в этой экспедиции все было так же. Отъезд в срочную командировку начался как обычно: я позвонил маме и шурина – они жили недалеко от нас в Вашингтоне – и попросил их помочь жене забирать нашего сына-подростка из школы и отвезить его на занятия во время моего отсутствия.

Дома у меня всегда был наготове собранный рюкзак. В нем было \$5000 наличными, расставленных по разным потайным местам (под стельками в кроссовках, в пришитом к внутренней стенке рюкзака секретном кармане и во флаконе с таблетками с двойным дном). Все устройства (запасные батарейки, камеры GoPro, наушники, спутниковый телефон, ноутбук, запасной сотовый телефон с международной SIM-картой) были полностью заряжены. В рюкзаке всегда имелся набор антибиотиков и противогрибковых мазей. В свое время я убедился, как важно не забывать пополнять его: однажды, плавая на рыболовной лодке в Южно-Китайском море, я поделился своими запасами с матросом, которому требовалась медицинская помощь. А через неделю сам сильно порезал руку. Лекарств у меня уже не было, и ничто не помешало опасной инфекции проникнуть в рану.

Самой сложной частью подготовки к таким путешествиям всегда была беседа с женой. В этот раз все было даже хуже, чем обычно, – я даже не знал, когда вернусь домой. «Может быть, три недели, а может, и три месяца», – сказал мне Чакраварти. Все зависело от того, насколько долго «Тандер» будет убегать и приблизится ли он к побережью. «Езжай. Мы справимся, – как всегда, сказала моя жена Шерри. – Только уж постарайся точно вернуться».

Чтобы добраться до Аккры, пришлось обратиться за помощью к двум людям. Первым был Коби Кумсон, в прошлом посол Ганы в США. Я познакомился с ним благодаря жене. Она – учитель испанского и когда-то преподавала в школе, где учился его сын. Посол Кумсон сразу свел меня с несколькими важными людьми в правительстве Ганы, что значительно ускорило получение визы.

Второй человек – Анас Аремеяу Анас, ганский журналист, которого к тому моменту я знал уже несколько лет. Несмотря на то что он, пожалуй, лучший журналист-расследователь в Африке, а его репортажи становились известны во всем мире, практически никто не знает, как он выглядит. Большую часть времени он действует инкогнито. На фотографиях в интернете его лицо либо скрыто, либо отредактировано так, чтобы никто не смог его узнать. Его расследования, вызвавшие шумевшие аресты в нескольких странах, рассказывают о торговцах оружием, предводителях боевиков, наркотрафике и коррумпированных чиновниках. В некоторых частях Африки бюрократы и казнокрады настолько его боятся, что африканские рэперы используют его как «страшилку» в текстах о нечистых на руку дельцах и продажных полицейских, советуя им поостеречься – ведь «Анас придет за вами!». Анас одолжил мне своего личного помощника – парня по имени Селасе Кове-Сейрам. Он должен был обеспечить мою безопасность в Аккре и помочь мне общаться с ганской бюрократией. Не прошло и пары часов, как Кове-Сейрам организовал нам участие в рейде портовой полиции Ганы, сотрудники которой обзавелись относительно новым скоростным катером и хотели испытать его в деле. Это обстоятельство плюс мои \$1500, которых было более чем достаточно, чтобы покрыть все расходы, смогли убедить их доставить меня до места назначения в открытом океане.

Вскоре после прибытия в Аккру я узнал, что штатный фотограф *The New York Times*, который должен был присоединиться ко мне, не вылетел из Бразилии из-за проволочек с визой. Я спросил Селасе, который, как оказалось, был еще и талантливым фотографом, не хочет ли он отправиться со мной в море на неопределенное время. Он согласился не раздумывая и, поскольку у нас еще было некоторое время до отхода, помчался в магазин покупать все необходимое.

Когда есть возможность, я почти всегда беру с собой один и тот же набор продуктов: обычно моя высококалорийная, но при этом нежирная диета состоит из арахисовой пасты и сушеных фруктов. Еще я беру с собой побольше жевательной резинки, смеси орехов и иногда сигарет – лучший способ найти общий язык с членами команды<sup>35</sup>. Концентрат для разведения лимонада помогает заглушить ржавый вкус воды, от которого никуда не деться на многих судах. Драже M&M's долго хранятся и относительно неплохо переносят жару. Ими можно лакомиться неспешно, растягивая удовольствие на несколько дней. И вот всего через 12 часов после прилета в страну я сажусь на 12-метровый полицейский катер и отправляюсь в море, не переставая удивляться тому, насколько удачно все сложилось. У нас был такой план: пораньше добраться до места встречи более чем в сотне миль от побережья, бросить якорь и ждать (скорее всего, часов 20), пока за нами не приплывут.

Мы уже должны были отплывать, когда мне на спутниковый телефон позвонил Чакраварти и сказал, что автоматическая система оповещения о местоположении на «Сэме Саймоне» будет отключена, поскольку он не хочет, чтобы команда «Тандера» знала о временном отсутствии одного из преследующих их судов. Он предупредил, что, добравшись до условленной точки, мы не должны беспокоиться, если не увидим там судно. «Мы обязательно там появимся», – сказал Чакраварти, а потом добавил, что долго ждать меня они не смогут – иначе «Тандер» не догнать. «Так что не опаздывайте!» – напутствовал он.

С этого момента все пошло наперекосяк. Из десяти членов команды на катере ганской портовой полиции, на котором мы должны были плыть, лишь один прежде бывал в открытом море – остальные не отдалялись дальше чем на десяток миль от берега. Поначалу, пытаясь произвести впечатление на нас, они вели себя как настоящие мачо. Хватило их ненадолго: совсем скоро у нескольких полицейских началась морская болезнь. Бравата сменилась неловкостью. В 70 милях от берега волны начали достигать 5 м в высоту, и я почувствовал, что полицейских – и не без основания – начал охватывать страх. Напряжение нарастало. Видя, как растет расход топлива из-за борьбы с течением, некоторые стали говорить, что, даже если лодка не перевернется, горючего все равно не хватит. Тревога вылилась в перепалку рядовых членов команды с офицерами.

Когда имеешь дело с опасностью, нужно понимать: чем дольше, подвергаясь ей, ты остаешься невредим, тем меньше внимания на нее обращаешь. На меня опасность не действует как наркотик. Да и особого возбуждения от встречи с ней я не испытываю. Наверное, ты просто привыкаешь к ощущению страха. Когда меня обступили эти ганцы, я, в отличие от любого нормального человека, который уже точно начал бы бить тревогу, конечно, допускал, что в определенной степени мы рискуем, но никакой по-настоящему серьезной опасности я не видел. В море мне доводилось бывать в куда более опасных переделках на куда хуже оснащенных судах, и я был уверен, что запаса прочности катера уж точно хватит, чтобы справиться с ситуацией. Жаль, что офицеры не разделяли моей уверенности.

---

<sup>35</sup> Перед тем как стать репортером *The New York Times*, я закончил докторантуру в Чикагском университете, в ходе которой участвовал в антропологических экспедициях в Мексике и на Кубе. Тогда я усвоил раз и навсегда, что, направляясь в деревню, нужно иметь в запасе что-то, чем можно поделиться. У опытного антрополога, под руководством которого я работал в Оахаке, карманы всегда были набиты *dulces*, леденцовыми конфетками. Он никогда не оделял ими собеседников просто так; он всегда сначала вынимал одну, медленно разворачивал ее на виду у всех и лишь после этого запускал руку в карман, доставал горсть конфет и раздавал по одной всем присутствующим.

Фортуна определенно отвернулась от нас. Офицеры недооценили не только количество горючего, которое требовалось для такого путешествия, но также и глубину океана в том районе, где мы находились. Длины якорного каната на катере не хватило, чтобы достичь дна, которое было более чем в 300 м под нами, а значит, ожидая подхода «Сэма Саймона», ганцы не могли выключить двигатель. Иначе нас бы отнесло слишком далеко, да и качка была бы невыносимой. Я позвонил Чакраварти, израсходовав большую часть заряда спутникового телефона, и объяснил суть проблемы. Я подумал, что ребята из «Морского дозора» вряд ли передумают и упустят такую возможность привлечь внимание общественности, а заодно и перспективу финансирования, если я расскажу об их работе. Чакраварти сказал, чтобы я успокоил ганцев: когда «Сэм Саймон» доберется до нас, он поделится с полицейскими топливом из резервных баков, и те смогут спокойно добраться до берега<sup>36</sup>.

Его слова не очень-то убедили ганцев. Участники жаркого спора на борту катера уже были готовы перейти от крика к кулакам. В такие моменты я прибегаю к своему любимому приему снятия напряжения в общении – делюсь с другими не только жевательной резинкой, орехами и сигаретами, но еще и консервированным тунцом и леденцами в надежде разрядить обстановку. Но за те четыре часа, что мы были в море, мои запасы изрядно истощились. Поначалу я не придавал особого значения их крикам, расценивая их как кратковременные вспышки гнева на фоне общей усталости и бравады. Однако, когда два рослых матроса начали кричать что-то прямо в лицо офицерам, активно жестикулируя и то и дело показывая пальцем на меня, сохранять спокойствие было уже трудно. Обстановка накалялась. Команда была близка к бунту, и я был на стороне, у которой не было никаких шансов.

У Кове-Сейрама, который до этого времени переводил мне с разных ганских языков, был сильнейший приступ морской болезни – его так рвало, что он не мог даже отойти от борта. Я не понимал, о чем кричат члены команды, но смысл происходящего мне был ясен: команда хотела как можно быстрее вернуться в порт, а офицеры были твердо намерены довести начатое до конца. После 20-минутной перепалки рядовые члены команды все-таки одержали верх над офицерами, которых они превосходили и силой, и числом. Мы направились к берегу, проведя следующие пару часов в напряженном, неловком молчании.

Вскоре нас постигла новая неудача. По какой-то причине (скорее всего, из-за короткого замыкания) отключился пульт управления, а вместе с ним и навигационное оборудование. Других судов в зоне видимости или действия радиосигнала не было. Не зная точно свои координаты, мы не могли проложить курс до порта. Учитывая ограниченный запас топлива, мы не могли позволить себе ошибиться. К тому же в этом случае мы оказались бы в водах недружественной соседней страны. На индикаторе заряда моего спутникового телефона оставалось всего одно деление, но я все-таки решил позвонить знакомой исследовательнице подводного мира, которая когда-то помогала мне с материалами. Пришлось разбудить ее посреди ночи. «Не могла бы ты посмотреть на сайте АИС<sup>37</sup> координаты судна, на котором я сейчас нахожусь?» – извинившись, спросил я. У нашего транспондера была собственная батарея, значит, он продолжал передавать координаты. Я рассудил, что она должна была увидеть нас на карте. Ответа я не дождался – телефон разрядился полностью.

Следующие четыре часа мы дрейфовали в кромешной тьме наедине со своими мыслями и страхами. Я с ужасом думал, что могу никогда больше не увидеть жену и сына и мой проект закончится так нелепо. Столь странный сценарий мне точно не приходил в голову. Я корил себя за то, что не взял запасные батареи для телефона.

Невеселые мысли прервала вспышка света на горизонте. «Глядите!» – закричал один из членов нашей команды на кормовой палубе, тыча пальцем в точку света. Остальные от вол-

<sup>36</sup> Kwasi Kpodo, "Ghana Opens Talks with Exxon on Deepwater Drilling Contract," Reuters, Nov. 13, 2017.

<sup>37</sup> АИС (AIS, Automatic Identification System) – автоматическая идентификационная система. – *Прим. пер.*

нения начали хлопать в ладоши. Это был выдавший виды траулер. Мы связались с ним по ручной рации и попросили о помощи. Вскоре рыбаки поднялись на борт нашей лодки, чтобы помочь устранить последствия короткого замыкания. Заодно сообщили нам наши координаты. Вообще-то придонный лов в районе, где мы застряли, был запрещен. Но я решил не поднимать эту тему, а то получится, что полицейский катер спасает судно, которое почти наверняка ведет незаконный промысел. Своими соображениями по поводу ироничности всей этой ситуации я делиться ни с кем не стал.

Мы продолжили идти в порт. Атмосфера на катере была по-прежнему напряженная, но угроза бунта, судя по всему, миновала. Когда я сошел на пирс в Аккре, капитан катера извинился за то, что не сумел доставить до пункта назначения. Потом он посадил нас в автомобиль без опознавательных знаков. Нашим водителем был солдат по имени Абу. Он получил приказ доставить нас обратно в отель.

Уже рассвело. Аккра оживала – в городе начинался новый день. Я был без сил. Недосып усугубился чувством тревоги, которое охватило меня, когда мы сбились с курса. Мы еще могли договориться об аренде другого судна, но времени было в обрез. Я спросил Абу, не хотел бы он заработать неплохие деньги. Для этого он должен был отвезти нас не в отель, а до ближайшей рыболовецкой гавани и помочь найти кого-нибудь, кто бы согласился отправиться с нами в море. «Без проблем», – ответил Абу. Я не мог думать ни о чем, кроме погони за «Тандером». Должно быть, со стороны мое упрямство казалось не совсем оправданным.

Абу был двухметровым детиной весом под 120 кг. Военная форма делала его и без того незаурядную внешность еще более внушительной. Во время разговора он подолгу смотрел собеседнику прямо в глаза, и его молчание действовало лучше любых слов. Хотя мы въехали в порт на машине без спецзнаков, шлагбаумы на всех КПП, где раньше нас мучили разными придирами, поднимались сразу, охранники не дожидались, когда Абу опустит стекло машины и что-нибудь скажет. Не прошло и часа, как Абу пристроил нас на грузовое судно с опытным капитаном, который согласился отвезти нас за \$800. То ли вправду беспокоясь о том, чтобы мы вовремя добрались до места, то ли желая посмотреть, с кем мы там встречаемся, Абу решил плыть с нами. Спустя шесть часов мы добрались до точки, указанной «Морским дозором». В запасе у нас было не больше 20 минут. Капитан заглушил двигатель. На фоне постоянного стресса происходящее казалось безумным сюрреалистическим сном.

«Не могу поверить, что все получилось», – прошептал мне на ухо Кове-Сейрам. В ответ я незаметно пожал ему руку. Радость была недолгой. Пока мы вглядывались в горизонт, стараясь разглядеть катер с «Сэма Саймона», капитан нашего сухогруза явно начал волноваться. Наконец он нарушил молчание и прямо заявил, что ему не нравится перспектива встречи с судном, которое он не видит на радаре АИС и с командой или капитаном которого не знаком лично. «Откуда мне знать, что вы не подстроили все это, чтобы сдать меня пиратам?» – спросил он. Я объяснил, что «Сэм Саймон» отключил транспондер, так как его капитан не хотел, чтобы на другом судне знали, что его преследуют. Ответ был честный, но, судя по всему, только подлил масла в огонь.

Вскоре мы увидели катер с «Сэма Саймона». Однако при виде татуированных рослых одетых в черное парней из «Морского дозора», мчащихся к нам на раскрашенном в камуфляжные цвета катере, капитан не просто не успокоился, а, наоборот, впал в настоящую панику. Думая, что перед ним наемники, он быстро развернул судно и помчался к берегу. Я упрашивал его остановиться, но капитан меня не слушал. Я умоляюще посмотрел на Абу, побуждая его что-нибудь предпринять. Встав на ноги, Абу громко втянул носом воздух, после чего показало, что его рост увеличился на несколько дюймов, и начальственным голосом приказал капитану повернуть назад. Тот сразу повиновался.

Когда мы спустились с борта сухогруза на катер «Морского дозора», я вручил капитану ганского судна вторую половину обещанных \$800. Несмотря на протесты Абу, который повто-



рыл, что помогает нам не за деньги, во время прощального рукопожатия мне удалось сунуть ему в руку \$200. Не скрывая радости, что наконец-то избавились от нас, капитан и Абу пожелали удачи мне и Кове-Сейраму. Ганское судно поспешило к берегу, а команда «Морского дозора» завела двигатель катера и повернула в противоположном направлении – вглубь Гвинейского залива, туда, где находился «Сэм Саймон».

В феврале, через два месяца после начала погони и за два месяца до того, как я поднялся на борт судна «Морского дозора», капитан «Боба Баркера» Хаммарстедт и его визави на «Тандере» поняли, что не собираются уступать друг другу в этом противостоянии. В тот момент, когда к ним присоединился я, два капитана пересекали один из самых опасных участков Мирового океана. Как говорит старая морская поговорка, за 40-й параллелью южной широты не действуют никакие законы, а за 50-й – бессилён даже Бог. Безжалостные ветры и суровые погодные условия в этой части мира, начинающейся сразу за южной оконечностью Аргентины, столетиями наполняли страхом сердце каждого, кто попадал сюда, а количество судов, которые нашли здесь свое последнее пристанище, неисчислимо. За время погони оба судна уже оставили за кормой тысячи миль в «богопротивных шестидесятих», направляясь на север в ту часть океана, которую моряки называют «ревущими сороковыми» и «неистовыми пятидесятыми»<sup>38</sup>.

На этом печально знаменитом отрезке Южного океана штормы набирают силу на протяжении десятков тысяч миль, беспрепятственно продвигаясь на восток. Если не считать нижнюю оконечность Южной Америки, суша на их пути не встречается. Участок, где под действием ветра на поверхности воды зарождаются и развиваются волны, называют «разгоном ветра». Скорость ветра здесь может превышать 320 км/ч<sup>39</sup>. Высота волн достигает 27 м. Под воздействием полярных фронтов и пассатов в среднем раз в неделю формируется мощный шторм. Подойдя к этому участку, суда обычно не сразу входят в него, а дожидаются затишья между двумя штормами. Однако «Тандеру» ждать было некогда.

Когда «Боб Баркер» вошел вслед за «Тандером» в опасную зону, Хаммарстедт склонился над ноутбуком, внимательно изучая метеорологические карты. Желтым цветом на них обозначались участки, где скорость ветра достигала 70 км/ч, пятна красного цвета указывали, что скорость превышала 90 км/ч. Взглянув на экран через плечо Хаммарстедта, старпом Адам Мейерсон – коренастый малый, в прошлом автомеханик из Калифорнии, – со знанием дела заметил: «Если будем в горчице – уцелеем. А вот от кетчупа лучше держаться подальше». Все два дня после этого они были в сплошном «кетчупе».

---

<sup>38</sup> Kelly Tyler, "The Roaring Forties," PBS, Oct. 23, 1999; Jason Samenow, "'Roaring Forties' Winds, Gyrate Ocean Currents Pose Malaysia Plane Search Nightmare," *Washington Post*, March 21, 2014.

<sup>39</sup> "Climate, Weather, and Tides at Mawson," Australian Government, Department of the Environment and Energy, Sept. 21, 2015; IceCube South Pole Neutrino Observatory, "Antarctic Weather," University of Wisconsin-Madison, 2014; National Hurricane Center, "Saffir-Simpson Hurricane Wind Scale," National Oceanic and Atmospheric Administration, 2012.



«Тандер» пытается оторваться от преследователей, пройдя через опасные ледяные поля в Южном океане

.....

Бушевавший два дня шторм не доставлял особенного беспокойства более широкому и тяжелому «Тандеру», зато «Боба Баркера» нещадно бросало взад и вперед. Крен на бок достигал 40°, 15-метровые волны заливали палубу. Баки под палубой раскачивало с такой силой, что топливо просачивалось через трещины в потолке, отравляя воздух на судне дизельными испарениями. На камбузе из-за качки оторвалась закрепленная пластиковая емкость с растительным маслом. Она упала и раскололась. Пол залило толстым слоем масла, которое начало просачиваться в каюты нижней палубы. Половина команды слегла от морской болезни. «Казалось, что ты в лифте, который каждые десять секунд взмывает на шестой этаж, а потом также внезапно падает вниз», – вспоминал капитан Хаммарстедт.

Когда позже я расспрашивал членов команды о переходе через зону штормов, некоторые говорили, что ощущали себя «монеткой внутри работающей стиральной машины», «шариком для пинг-понга в струях джакузи» или «водителем, участвующим в гонке на выживание». На том этапе погони меня не было на борту «Боба Баркера», но я понимал, о чем речь. В одной из командировок мне довелось пересекать эти воды, и я прекрасно помнил, как наше судно стонало, выло и скрежетало под неистовым натиском волн, как будто моля о пощаде.

Во время таких штормов не остается ничего другого, как лежать в каюте в надежде хоть как-то смягчить приступы морской болезни. Лучше никуда не выходить, даже в коридоре может быть небезопасно – любой плохо закрепленный предмет моментально оказывается в воздухе, беспорядочно перелетая с места на место. Но, не видя, что происходит снаружи, вы не знаете, когда ударит следующая волна и насколько сильно она раскачает судно. Воображение начинает работать на полную катушку, восполняя образовавшийся недостаток информации. Часы лежания в каюте сливаются в дни. Вам становится так невыносимо скучно, что хоть волком вой.

Однако команде «Морского дозора» валяться в каютах было некогда. Часто борта обвешивают массивными резиновыми кранцами, которые защищают корпус судна от ударов о стенки причалов и опоры пирсов при швартовке. Иногда резины так много, что судно кажется миниатюрной подводной лодкой, скрывающейся под слоем автомобильных покрышек. Во время очередного шторма крепление одного такого кранца, находившегося под рулевой рубкой «Боба Баркера», не выдержало буйства стихии, разлетелось, и в метре от корабельного катера начал бешено мотаться из стороны в сторону, грозя смести любое препятствие на своем пути, огромный кранец длиной почти 3 м и весом в тонну. «В такой шторм лучше не высовывать нос на палубу, – заметил Хаммарстедт. – Но иногда у тебя просто нет выбора». Двое членов команды – боцман Алистер Аллан и инженер Пабло Уотсон, оба австралийцы, – вызвались умирить разбушевавшийся кранец. Облачившись в спасательные костюмы, они пристегнули себя карабинами к боковым перилам, преодолевая потоки дождя и порывы ветра, пробрались к носовой палубе и закрепили кранец.

Погоня за «Тандером» была не только испытанием воли и силы духа, но еще и проверкой на выносливость. В течение нескольких недель команда «Тандера» делала все возможное, чтобы не дать соперникам пополнить запасы. Обычно «Боб Баркер» и «Сэм Саймон» шли параллельными курсами на расстоянии около полумили друг от друга. Каждый раз, когда они пытались сблизиться, капитан «Тандера», думая, что преследователи хотят обменяться провизией или поделиться топливом, резко разворачивал свое судно, вклиниваясь между своими противниками. У капитанов «Морского дозора» эти маневры вызывали только улыбку – они заранее позаботились обо всем необходимом, имевшихся запасов должно было хватить еще на пару месяцев. Мне так и не удалось добиться от капитанов четкого ответа на вопрос о том, зачем они держали свои суда так близко друг от друга. Подозреваю, им просто нравилось водить за нос своего оппонента.

Тяжелая клаустрофобия, которая охватывает тебя, когда вокруг бушует стихия и кажется, что ты в коробке и кто-то снаружи остервенело трясет ее вместе с тобой, сменяется непередаваемым глубоким чувством эйфории, приходящей по другую сторону от зоны штормов. Гора с плеч! Ты чувствуешь, что наконец-то снова можешь вдохнуть полной грудью. После многих дней, проведенных взаперти в крошечной каюте, ты выходишь, шурясь, на свет. Поднимаешься на палубу и наблюдаешь, как рассеивается пелена зловеще низких облаков. Иногда ты даже видишь солнце. Все двери открыты настежь. В каюты устремляются потоки свежего воздуха. В случае с «Морским дозором» к эйфории добавлялась гордость оттого, что им удалось удержаться на хвосте «Тандера», несмотря на все ухищрения браконьеров.

В следующие несколько дней, пока суда находились в относительно спокойном районе океана, команда «Морского дозора» пыталась оценить, сколько топлива осталось у «Тандера». С «Боба Баркера» и «Сэма Саймона» рыболовное судно снимали на видео и фотографировали таким образом, чтобы можно было понять, насколько глубоко его корпус погружен в воду. Дело в том, что по осадке можно судить об уровне горючего в баках.

Перед тем как я поднялся на борт, члены «Морского дозора» обязали меня принять ряд условий, включая обещание никому ничего не рассказывать о емкости топливных баков их судов. «Нарушители закона не должны знать, сколько им придется бегать от нас», – объяснил мне Чакраварти. Также мне запретили публиковать детальные планы судов, которые были развешаны на стенах в рубке. При столкновении злоумышленники могли бы воспользоваться такими публикациями, чтобы найти уязвимые места судов «Морского дозора». Струя из водяной пушки, направленной в вентиляционное отверстие в правом борту, могла бы затопить жизненно важные отсеки и вывести судно из строя.

Почти через два месяца после начала погони ее участники оказались в районе Индийского океана под названием Мелвилл Бэнк – в нескольких сотнях миль к югу от Мадагаскара. Низкие густые облака полностью закрыли полуденное солнце. Резко замедлив ход, «Тандер»

начал кружить на месте. Хаммарстедт вызвал по радио капитана «Тандера» Кательдо, чтобы спросить, все ли в порядке. Ответа не последовало, и это было странно. Дело в том, что непримиримые враги были совсем не прочь перекинуться парой словечек: Кательдо обычно кричал, язвил и сквернословил, называя своего оппонента «куском дерьма», «имбецилом» и «недокапитаном». Хаммарстедт был абсолютно спокоен и невозмутим, иногда приправляя свою речь саркастическими замечаниями вроде «благодарю за прямоту» и «наши чувства обоюдны».

Спустя какое-то время на «Тандере» зажглись кормовые сигнальные огни, открылся траповый люк, через который команда судна выбросила за борт рыболовные сети длиной в полмили с буюми. Офицеры на мостике «Боба Баркера» изумленно наблюдали за происходящим в напряженной тишине. Не растерявшись, Хаммарстедт тут же приказал рулевому отвернуть в сторону, чтобы гребные винты не запутались в сетях. Клыкача на этом участке океана быть просто не могло из-за небольшой глубины – менее 120 м. Может быть, браконьерам не хватало провизии и они решили попытать удачу? Или они просто давали понять, что не сдадутся без боя? Хаммарстедт был в замешательстве.

Когда спустя полчаса «Тандер» повернул назад, чтобы вытащить сети, Хаммарстедт попытался преградить ему путь. Кательдо не заставил себя долго ждать – он вывел свою силовую установку на полную мощность и на максимальной скорости устремился к «Бобу Баркеру». Хаммарстедт тут же дал задний ход, едва избежав столкновения: какие-нибудь 3 м – и «Тандер» бы угодил прямо в его судно. Даже если просто представить, как одно судно таранит другое, – а мне довелось быть свидетелем таких таранов в Палау, Таиланде и Индонезии, правда, уже после описываемых событий, – тебя охватывает панический страх, куда более сильный, чем при столкновении двух автомобилей. Риск здесь выше, так как обычно в результате столкновения одно или оба судна идут ко дну. Да и шума бывает куда больше – как будто смотришь на происходящее в замедленной съемке и слышишь, как металл скрежещет и стонет под натиском другого металла, как крошится в пыль стекловолокно, как сначала гнется, а потом трещит и ломается древесина. К счастью, в этот раз все обошлось. Не представляю, чем бы это все закончилось – ведь эти суда были куда больше, чем те, что тонули на моих глазах. Команда Кательдо вытащила улов на палубу, и снова исчезла в недрах своего судна.



«Боб Баркер» едва уворачивается от столкновения с «Тандером»

.....

Вечером следующего дня траловый люк снова открылся – браконьеры опять ставили сети. Когда Катальдо вышел на связь, Хаммарстедт повел себя более агрессивно.

«Тандер»: «“Боб Баркер”, “Тандер” на связи».

«Боб Баркер»: «Что вам нужно?»

«Тандер»: «Добрый день. Хотим сообщить, что, действуя по поручению правительства Нигерии и организации, на которую мы работаем, мы снова выходим на промысел. Проследите, чтобы ваши винты не запутались в наших снастях».

«Боб Баркер»: «Если вы начнете вылов, мы перережем ваши сети».

«Тандер»: «В этом случае мы обратимся за помощью к правительству Нигерии. Сети являются собственностью владельцев судна. Мы будем работать, у нас, как я уже сказал, есть разрешение, действующая лицензия, все документы в порядке. Своими действиями вы нарушаете закон».

«Боб Баркер»: «У вас нет разрешения. Зачем вам ставить сейчас сети? Если вы сделаете это, мы перережем их. Нигерия сообщила нам, что у вас нет разрешения на вылов рыбы. Если вы сбросите сети, будем вынуждены принять меры»<sup>40</sup>.

Был это блеф одного из капитанов или власти Нигерии вели двойную игру? Мешкать было некогда – сети уже летели в воду. Когда «Тандер» начал траление, Хаммарстедт не стал менять курс, но все-таки держал «Боба Баркера» на достаточном расстоянии, чтобы уберечь винты. Потом Хаммарстедт направил судно вдоль сетей и дал команде указание перехватить ваер – стальной трос, с помощью которого «Тандер» буксировал трал. Заодно удалось срезать поплавки с верхней подборы, и теперь отдельные участки сетей опускались на дно. Оставши-

---

<sup>40</sup> “Radio Conversations with Marine Vessel Thunder,” Sea Shepherd, 2015.

еся части команда «Боба Баркера» вытягивала из воды. Кательдо совершил резкий разворот. «Поспешите, – приказал Хаммарстедт, – “Тандер” возвращается».

Команде «Боба Баркера» угрожала реальная опасность. Это был один из тех моментов в моей репортерской карьере, когда я в очередной раз задался простым вопросом: зачем этим молодым ребятам рисковать своей жизнью? В течение следующих нескольких лет, проведя многие месяцы в море с защитниками животного мира океана, я составил для себя список факторов, которые, как я думал, могли бы стать ответом на этот вопрос. Да, их действительно беспокоила судьба разных видов рыб и, если брать более широко, морской фауны в целом. Стоило их самих спросить, ради чего они все это делают, как в ответ я получал обычный рассказ о том, что нужно противостоять таким проблемам, как жадность, изменения климата и бессмысленное истребление живых существ. Но были у них и более приземленные мотивы: жажда приключений, тяга к странствиям, удовольствие от хорошей драки, возможность увидеть места, о существовании которых многие даже не догадываются, желание на практике попробовать себя в качестве моряка и получить необходимые навыки, дух товарищества и ощущение, что вы делаете одно общее дело. Но все-таки, как в большинстве профессий, включая мою, чем дольше ты работаешь, тем искреннее ты веришь в провозглашенный набор идеалов, начинаешь воспринимать их как свою миссию и призвание. Именно эта вера давала парням силы в такие страшные моменты.

Кательдо вышел на связь. Он был в бешенстве. На Хаммарстедта посыпались обвинения в воровстве. Хаммарстедт не заставил себя долго ждать и обвинил Кательдо в нарушении закона. «Ты начал войну», – сказал Кательдо, добавив, что он будет преследовать суда «Морского дозора» до тех пор, пока не получит назад свои сети. «Боб Баркер» дал полный ход. «Тандер» устремился за ним на максимальной скорости. Суда были на расстоянии не более 150 м друг от друга.

Довольный тем, что они заставили Кательдо потратить драгоценное топливо на бессмысленную погоню, Хаммарстедт невозмутимо ответил, что с удовольствием вернет конфискованные сети. «Вот только, – добавил он, – “Тандеру” придется последовать за нами в ближайший порт и сдать ся полиции». Кательдо это не удивило. «Чего бы это ни стоило и что бы ни случилось, – заявил он, – у нас есть инструкции, у нас есть приказ вернуть наши сети».

Следующие несколько часов преследователь пребывал в роли преследуемого. Хаммарстедт именовал своего испаноязычного оппонента «памплонским быком». Наконец, Кательдо вернулся на прежний курс и продолжил движение к своей, ему одному известной, цели.

Более чем в 3000 миль от места проведения операции «Ледяная рыба», на северо-западе Испании, в это время разворачивалась еще одна драма с захватывающим сюжетом<sup>41</sup>. Галисийская полиция провела рейд по офисам нескольких компаний, занимавшихся незаконным рыбным промыслом. Среди них была и штаб-квартира компании Vidal Armadores, снискавшей себе дурную славу браконьерством. Когда полицейские вошли в помещение, они застали там сотрудников, в спешке уничтожавших документы. Все уничтожить не успели – через полтора часа в распоряжении полиции было несколько десятков тысяч страниц документов.

Рейд был частью операции «Воробей», названной так в шутку в честь Джека Воробья, героя Джонни Деппа из фильмов о пиратах Карибского моря. Это была первая попытка испанских властей обеспечить соблюдение принятого в 2015 г. нового закона о рыболовстве. Он позволял привлечь к ответственности граждан Испании, занимающихся незаконным выловом рыбы по всему миру.

<sup>41</sup> Sea Shepherd Operation Icefish Campaign Map.



Испанская полиция и другие службы подозревали, что «Тандер» как-то связан с Vidal Armadores<sup>42</sup>. Личность владельца флагмана браконьеров была окутана тайной, скрытой сложной цепочкой офшорных компаний, зарегистрированных на Сейшелах, в Нигерии и Панаме. Но главными защитниками этих компаний были расстояние и неопределенность – их суда все время перемещались и были недостижимы для обычных проверок. Впрочем, и у браконьеров было одно слабое место. Как ни старались они проводить все время в море, все понимали, что без суши им все равно не обойтись. Их денежные ресурсы были намертво «пришвартованы» к сухопутным финансовым организациям и скованы цепями транзакций. У браконьеров были семьи, с которыми они хотели видеться, и долги, которые нужно было отдавать. Таковы реалии человеческой жизни. Испанские следователи знали, какие рычаги задействовать, чтобы привлечь браконьеров к ответственности. Иногда лучший способ распорядиться имеющимися ресурсами – это ничего не делать и ждать, пока суда-нарушители вернутся в порт.

В ходе расследования появились информаторы, которые начали снабжать испанских следователей множеством относящихся к делу документов. Из некоторых следовало, что владельцем «Тандера» была панамская компания Estelares, которой, по данным Интерпола, руководил житель Галисии по имени Флориндо Гонсалес Коррал. Также отыскивались судовые записи, в которых собственником «Тандера» называлась другая панамская компания Trancoeiro Fishing<sup>43</sup>. Несколько ее директоров были испанцами, до этого уже отсидевшими тюремные сроки за преступления, связанные с незаконным выловом рыбы. По данным Интерпола, они были связаны с Vidal Armadores. Сотрудники Trancoeiro Fishing игнорировали мои многочисленные попытки получить от них комментарии. Испанский адвокат Карлос Перес-Бузада, в прошлом представлявший интересы Vidal Armadores, прислал мне по электронной почте письмо, что его клиент «не имеет никакого отношения» к «Тандеру»<sup>44</sup>.

Изучение этих документов, которые больше походили на фрагменты шифровок, было делом трудоемким и нелегким, но другого способа получить нужные сведения просто не было<sup>45</sup>. Ни выбивание дверей офисов с последующей выемкой документов, ни захватывающие заголовки, которыми пестрит пресса во время погонь за судами браконьеров, не имеют такого значения для торжества закона, как будничная работа по сбору материалов для судебного преследования.

В конце концов погоня за «Тандером» в море была нужна лишь для одного – получения доказательств, необходимых для привлечения к ответственности операторов на суше. Чтобы сформировать доказательную базу преступлений, связанных с отмыванием денег, подделкой документов и уклонением от уплаты налогов, то есть тех, которые грозят реальными тюремными сроками и огромными штрафами, требуются огромные усилия и ресурсы. Заставить публику задуматься о сохранении рыбных ресурсов, не говоря уже об «отмывании» улова, то есть мошеннических схемах, позволяющих скрыть происхождение той или иной партии рыбы, – задача не из легких. Еще труднее добиться выделения денег налогоплательщиков на международные расследования якобы «бескровных» преступлений.

<sup>42</sup> Kate Willson and Mar Cabra, "Spain Doles Out Millions in Aid Despite Fishing Company's Record," Center for Public Integrity, Oct. 2, 2011.

<sup>43</sup> "Thunder," Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources, May 26, 2016).

<sup>44</sup> Карлос Перес-Бузада, интервью по электронной почте, 2015.

<sup>45</sup> Сведения о владельцах «Тандера» получены в основном из конфиденциальных документов, предоставленных Интерполом и прокуратурой Сан-Томе и Принсипи. Представители Интерпола в интервью рассказали мне, что в 2000–2003 гг. судно, видимо, принадлежало нескольким компаниям, связанным с Испанией, в том числе, Southern Shipping Limited, Vistasur Holding и Muniz Castineira SL. Существенную роль в расследовании сыграл также Глен Салмон, дознаватель Австралийского управления рыболовства. Служа ранее в полиции, он несколько лет выслеживал в Южном океане браконьеров, в числе которых был и «Тандер». По словам Эскиля Энгдала и Кетиля Сетера, в личных архивах Салмона хранится не менее полусотни рапортов от австралийских патрульных кораблей и самолетов о фактах нелегального, бесконтрольного и неуправляемого рыболовного промысла в Индийском и Южном океанах.

Частью этой подготовительной работы занимались два неутомимых норвежских журналиста Эскил Энгдаль и Кьетил Сетер, которые курсировали между Испанией и полудюжиной других стран, взвалив на себя непростую задачу по распутыванию хитроумного клубка корпоративных связей и интересов вокруг «Тандера»<sup>46</sup>. Однако, как и я, они также не могли с уверенностью сказать, кто же все-таки владеет этим судном.

Именно на такой результат и рассчитывали те, кто создавал эту систему. Когда все идет по плану, владельцы судов, страховые компании, банкиры, операторы, покупатели рыбы, администраторы судовых регистраторов и даже государственные органы получают выгоду от процветающего в открытом море нелегального промысла – «рыбного пиратства». А если случается скандал, выясняется, все они надежно защищены от ответственности и скрыты от любопытных глаз Интерпола, профсоюзов, борцов за права человека и репортеров.

Наступила середина февраля. Шла седьмая неделя погони. Суда находились более чем в 400 милях от берегов Южной Африки – ровно под ее южной оконечностью. По высокой посадке «Тандера» было видно, что горючего для борьбы со своенравными водами Индийского океана у судна осталось не так уж и много.

16 февраля находившиеся на мостике члены команды «Боба Баркера» увидели, как над кормой «Тандера» поднимаются столбы пламени и клубы черного дыма.

За судном тянулся масляный след.

В ответ на радиозапрос «Морского дозора» команда «Тандера» не очень убедительно заявила, что это были всего лишь пищевые и прочие отходы – коробки, упаковка, туалетная бумага, коробки из-под сигарет и так далее. Закон не запрещает сжигать такие отходы. Пламя было видно все следующие два дня – удивительно для судна такого размера. Параллельно с этим гора сетей на палубе «Тандера» начала уменьшаться. Чакраварти предположил, что на «Тандере» избавлялась от улик. Когда в 2012 г. представители надзорных органов Индонезии и Австралии поднялись на борт «Тандера», они, к своему удивлению, не обнаружили сетей. Позже выяснилось, что капитан распорядился разрезать сети на куски и сжечь в ржавой печи на кормовой палубе.

Через шесть дней после того, как Чакраварти впервые увидел дым на «Тандере», он собрал команду из нескольких своих людей и отправил их на катере с «посылкой» для браконьеров. «Посылка» представляла собой черный пакет для мусора, внутри его находились десять полулитровых пластиковых бутылок с крышечками, плотно замотанными желтой изолентой. Чтобы бутылки можно было подальше бросать, в каждую насыпали по пригоршне риса. Также в них были вложены записки на индонезийском и английском<sup>47</sup>. Хаммарстедт хотел, чтобы состоявшая главным образом из индонезийцев команда «Тандера» знала, что он на их стороне. В записках говорилось, что, поскольку матросы исполняли приказы своего капитана и его помощников, привлекать их к ответственности за совершенные преступления не будут. «Мы не хотим испортить вам жизнь, – говорилось в записке из 450 слов. – Мы должны действовать сообща».

---

<sup>46</sup> Eskil Engdal and Kjetil Sæter, *Catching Thunder: The True Story of the World's Longest Sea Chase* (London: Zed, 2018).

<sup>47</sup> Captain Peter Hammarstedt to *Thunder Crew*, 2015.



Член команды «Тандера», чье лицо скрыто маской, бросает цепь в катер «Морского дозора»

.....

Составленная Хаммарстедтом записка объясняла, что задача «Морского дозора» – привлечь к ответственности за незаконный рыбный промысел именно командный состав судна. Там же говорилось, что, если индонезийцы хотят сообщить что-нибудь своим семьям или задать какие-либо вопросы, достаточно составить ответное послание, вложить его в бутылку и бросить в воду, когда катер «Морского дозора» приблизится к «Тандеру» в следующий раз. В конце записки Хаммарстедт просил команду «Тандера» по возможности сообщить какую-нибудь информацию о капитане и его помощнике. «У нас больше горючего и провианта, чем у вас на “Тандере”, и мы твердо намерены преследовать ваше судно до тех пор, пока оно не бросит якорь в какой-нибудь гавани».

Подойдя к «Тандеру» на расстояние броска, команда «Морского дозора» стала швырять бутылки на борт судна. Практически сразу на верхней палубе появился человек в черной лыжной маске. В активистов полетел кусок железной цепи, который плюхнулся в воду всего в нескольких сантиметрах от моторов катера. Следом, со свистом рассекая воздух, полетел обренок металлической трубы размером с катушку скотча – он попал в плечо одному из членов команды «Морского дозора».

К счастью, все обошлось синяком. Когда все бутылки достигли цели, Хаммарстедт приказал подопечным возвращаться на судно.

Основанный в 1977 г. «Морской дозор» с первых своих шагов считался непредсказуемой, склонной к экстремизму организацией<sup>48</sup>. Именно так к нему всегда относились представители рыболовной отрасли. Практически в течение всего периода деятельности организации ее лидеры формулировали главную задачу «Морского дозора» как «принуждение к сохране-

---

<sup>48</sup> “The History of Sea Shepherd,” Sea Shepherd”.

нию природы». Члены организации сами себя называли «эковоидами», видя свое предназначение в борьбе за спасение океанов.

Поэтому для многих стало сюрпризом, когда в южной части Атлантического океана появилось 70-метровое рыболовецкое судно «Атлас Коув», которое решило помочь «Морскому дозору» в преследовании «Тандера». Находясь приблизительно в тысяче миль от Габона, 25 марта капитан «Атлас Коув» новозеландец Стив Паку обратился к капитану «Сэма Саймона» с предложением присоединиться к судам «Морского дозора» в знак солидарности. Хаммарстедт ответил, что будет рад принять помощь.

На самом деле встреча не была случайной – ее спланировали заранее, обойдясь без газетной шумихи. Объявляя о начале операции «Ледяная рыба», представители «Морского дозора» подчеркивали в интервью прессе, что не имеют ничего против рыболовного промысла, их цель – пресечение незаконного вылова. Я был удивлен: прежде такого разделения «Морской дозор» не делал. Вероятно, это было частью новой стратегии, основанной на прагматизме. Отчасти такую смену парадигмы продиктовали успехи японского правосудия в преследовании Пола Уотсона. Члены совета «Морского дозора» пришли к выводу, что, если они действительно хотят чего-то добиться, им придется заручиться поддержкой надежных союзников.

В течение нескольких месяцев «Морской дозор» вел переговоры с австралийской компанией Austral Fisheries, которая владела целым флотом судов, специализировавшихся на вылове клыкача (включая «Атлас Коув»). Сотрудники компании много лет следили за нелегальным промыслом этого вида рыб и были совсем не против, чтобы за браконьеров взялся «Морской дозор». В Austral Fisheries не желали мириться не только с конкуренцией со стороны браконьеров, но с самой необходимостью терпеть бремя ограничений, в то время как другие его полностью игнорируют, – и начали снабжать эоактивистов ценнейшей информацией о перемещениях интересующих их судов в водах Антарктики.

Когда «Атлас Коув» занял место рядом с «Сэмом Саймоном», один из членов его команды начал зачитывать по радиосвязи обращение к «Тандеру». «Ваше судно – одно из тех, которые продолжают заниматься незаконным выловом», – сказал он на испанском от имени своего капитана<sup>49</sup>. Далее он пояснил, что, присоединившись к Коалиции законных операторов промысла клыкача, «Атлас Коув» решил присоединиться к «Бобу Баркеру» и «Сэму Саймону», чтобы принять участие в борьбе с браконьерами. «Стоящие за вами люди не отпустят вас просто так, – продолжил он. – Их репутация говорит сама за себя. Если вы хотите продолжать работать в Южном океане, делайте это законными способами, как все остальные, и покажите, что вы – ответственные люди... Мы вынуждены беречь то немного, что еще осталось в море, потому что в противном случае нашим детям, внукам и правнукам ничего не достанется. Конец связи».

Как только член команды «Атлас Коув» закончил говорить, «Тандер» совершил резкий поворот и устремился к «Атлас Коув», нацелившись в его правый борт. Хаммарстедт предупредил капитана «Атлас Коув» Паку по радио о предстоящем таране, но тот уже и так распорядился развернуть судно, чтобы избежать столкновения. «Атлас Коув» занял место впереди, «Сэм Саймон» и «Боб Баркер» шли справа и слева от него. Катальдо вышел на связь.

«Тандер»: «“Тандер” находится в международных водах под нигерийским флагом. Теперь у вас три судна. В чем дело?»

«Сэм Саймон»: «Дело в том, что вы, как уже сказал наш коллега, ведете промысел незаконно, и мы пытаемся вас остановить».

Началась словесная перепалка. Каждая из сторон обвиняла другую в запугивании и опасном маневрировании. Капитаны не скупались на крепкие выражения. Было понятно, что

<sup>49</sup> “Transcript of Communications Between Sea Shepherd, the Thunder, and the Atlas Cove,” provided by Sea Shepherd, Dec. 2016.

уступать никто не собирается. Наконец «Тандер» вернулся на прежний курс; радио умолкло. «Атлас Коув» продолжал следовать за «Тандером» вместе с судами «Морского дозора» еще пару часов, потом его команда распрощалась с активистами и направилась по своим делам. Буквально тут же «Морской дозор» опубликовал в сети пресс-релиз о встрече с «Атлас Коув», стыдя правительства близлежащих стран за неспособность призвать «Тандер» к ответу и перекладывание ответственности за обеспечение законности в океане на плечи групп экологов-активистов и рыболовных компаний.

Я был на их стороне, но мне казалось странным надеяться на то, что кто-то из чиновников прочитает пресс-релиз «Морского дозора». Даже если бы он и попался им на глаза, думал я, вряд ли бы что-то изменилось – пожав плечами, они бы сказали, что море вне территориальных вод не в их юрисдикции.

...

К началу апреля, более чем через 100 дней с начала погони и почти в тот самый момент, когда я присоединился к «Морскому дозору», «Тандер» изменил курс. Судя по всему, судно теперь направлялось в нигерийские воды. По мнению представителей Интерпола и команды «Морского дозора», владельцы «Тандера» приказали капитану прекратить попытки оторваться от преследователей. Еще в марте власти Нигерии лишили «Тандер» права ходить под флагом страны, и тем не менее, как думали члены команды «Морского дозора», браконьеры направлялись именно в Лагос, рассчитывая на благосклонность нигерийского морского ведомства.

Нигерийские воды могли привлекать команду «Тандера» и по другим причинам. В этой стране процветает черный рынок ворованного бункерного топлива – тяжелого сорта мазута, используемого как горючее большинством морских судов. К тому же в Нигерии всегда найдется немало чиновников, готовых – разумеется, за достойное вознаграждение – помочь браконьерам укрыться от преследования. Судя по всему, как раз на это и рассчитывали владельцы «Тандера» – нигерийские власти могли просто не пустить «Морской дозор» в свои территориальные воды.

Госдепартамент США направил в адрес правительства Нигерии ноту с угрозой санкций в случае отказа от лишения «Тандера» права ходить под флагом этой страны, несмотря на документально подтвержденные нарушения. Было очевидно, что никаких реальных действий не последует. Как показывает опыт, США с большой неохотой предпринимают шаги, направленные на борьбу с нарушениями трудового законодательства и экологических норм, опасаясь негативного влияния на торговлю и излишне пристального внимания к их собственным сомнительным методам работы.

Интерпол также сообщил правительству Нигерии, что есть простой способ прекратить погоню: достаточно выдать официальный ордер на арест судна. Находившиеся в этом районе военные корабли ЮАР ожидали от нигерийских властей разрешения произвести захват браконьерского судна. Но Нигерия не желала рисковать – такое разрешение означало бы, что властям придется проводить расследование и организовывать суд. На это у них не было ни желания, ни ресурсов.

Как часто бывает в таких ситуациях, Нигерия выбрала наименее затратный путь. Лишив судно флага и принадлежности к какой-либо стране, оно просто переложило ответственность за решение проблемы на плечи других заинтересованных сторон<sup>50</sup>. Формально любая страна могла взять «Тандер» под свой контроль. На практике все обернулось иначе – теперь до «Тан-

---

<sup>50</sup> Benjamin Weiser, "Fast Boat, Tiny Flag: Government's High-Flying Rationale for a Drug Seizure," *New York Times*, Oct. 28, 2015.

дера» никому не было дела. Теперь и власти ЮАР задались вопросом – зачем брать на себя эту головную боль и тратить средства на операцию по поимке браконьеров, если никто даже не просил их об этом?

Не сумев заставить «Тандер» вернуться в порт для проверки и отказавшись от помощи австралийского ВМФ, Нигерия не стала использовать даже то ограниченное влияние на суднонарушитель, которое у нее было. Ярчайший пример так называемой трагедии общих ресурсов<sup>51</sup>. Согласно этой концепции, к общей собственности чаще относятся с пренебрежением и с меньшей охотой защищают от посягательств. Тот факт, что Нигерия, не задумываясь о последствиях, так быстро отказалась от исполнения обязательств держателя национального морского регистра, говорит о порочности современной системы регистрации судов.

Столетиями флотилии торговых и рыболовных судов по всему миру ходили под флагом страны, на территории которой находился их порт приписки. Эта страна несла ответственность за безопасность судна и соблюдение прав команды. Ситуация начала меняться в начале XX в. с появлением открытых регистров. Флаги таких регистров еще называют флагами удобной регистрации. После Первой мировой войны США решили избавиться от лишних судов. Многие из них достались Панаме. Нередко американские бизнесмены хотели продолжать эксплуатацию судна, но при этом им было удобнее, чтобы оно находилось в стране с менее строгим сводом правил и норм.

Еще одной причиной популярности удобных флагов стали разного рода запреты. Например, когда суд в США вынес решение о запрете продажи алкогольных напитков на борту судов, который распространялся даже на суда в международных водах, многие владельцы пассажирских судов предпочли перерегистрироваться под другим флагом. Накануне Второй мировой США снова пошли на перевод значительной части торговых судов под флаг Панамы в надежде, что это поможет им снабжать Британию продуктами и другими ресурсами и при этом не быть втянутыми в войну или обвиненными в нарушении Закона о сохранении нейтралитета.

Сегодня многие страны, включая те, у которых нет выхода к морю (например, Монголия и Боливия), торгуют правом ходить под своим флагом. Некоторые из крупнейших регистров находятся в ведении коммерческих организаций, которые чаще всего располагаются совсем в другой стране, например либерийским регистром распоряжается фирма из штата Виргиния. Теоретически компании, которые собирают плату за право ходить под определенным флагом, должны контролировать и то, как клиенты распоряжаются этим правом. В частности, они должны следить за соблюдением правил в области безопасности, охраны труда и защиты окружающей среды, а также расследовать все случаи нарушения этих правил. На практике выдача «удобного» флага обычно не сопровождается мерами контроля, делая его прикрытием для разного рода афер<sup>52</sup>. Операторы судов стараются подыскать национальный морской регистр с

<sup>51</sup> В середине XIX в. английский экономист Уильям Форстер Ллойд обратил внимание на различия между обстановкой на пастбищах, принадлежащих индивидуальным владельцам, и «общинных», находящихся в групповой собственности. На частных пастбищах скот был здоровее, крупнее, упитаннее, чем на общинных. В работе «Счета населению» Ллойд вопрошал: «Почему же скот на общинных пастбищах тощ и вял? Почему само общинное пастбище пребывает в столь удручающем состоянии, разительно отличаясь от соседних участков?» См.: William Forster Lloyd, *Two Lectures on the Checks to Population* (Oxford University, 1833). Ученый пришел к выводу, что общинные пастбища деградируют из-за того, что скотоводы эксплуатируют их в своих личных интересах без учета отдаленной перспективы. Даже когда ясно, что количество скота на пастбище достигло предельной величины, пастух будет продолжать увеличивать свое стадо, потому что его личная выгода от дополнительных голов больше, чем его доля в общей потере ресурсов. В отличие от фермера, возделывающего свою землю, фермер, работающий на общественной земле, имеет мало долгосрочных стимулов для поддержания пастбища в хорошем состоянии. Последователи Ллойда нашли точную формулировку: «трагедия ресурсов общего пользования» («трагедия общин»), которую эколог Гарретт Хардин ввел в широкий оборот в 1968 г., постулировав, что если что-то принадлежит всем, то на деле это не принадлежит никому, поэтому ресурсом злоупотребляют и не заботятся о его сохранности. Международное право выделяет четыре всемирных общих ресурса: открытое море, атмосфера, Антарктика и околоземное пространство. Исторически доступ к ресурсам, считающимся всемирной общей собственностью, был затруднен, но научно-технический прогресс последних десятилетий изменил положение. См.: Garrett Hardin, «The Tragedy of the Commons», *Science*, Dec. 13, 1968).

<sup>52</sup> Международная федерация транспортных рабочих относит к хозяевам «удобных» флагов 35 стран. В докладе Инсти-

самой низкой платой и самым коротким списком правил. С таким режимом регулирования надежную систему надзора не создать – это лишь иллюзия контроля. Объясним принципы его работы на примере с автомобилями: представьте, что, независимо от вашего места жительства, вы можете привинтить на свой автомобиль номерной знак любой страны, при этом дорожная полиция, которая должна следить за соблюдением правил, получает зарплату не от государства, а от самих водителей.

После трех с лишним месяцев, проведенных в погоне за «Тандером», команды обоих судов «Морского дозора» испытывали смесь скуки, страха и ожидания скорой развязки. Новость об отзыве Нигерией флага у «Тандера» подтвердила, что все видели в браконьерском судне изгоя, но также – глубокую порочность всей системы и то, что в этой схватке «Морскому дозору» нужно полагаться только на себя.

Сотни вооруженных до зубов, снующих в поисках добычи пиратских судов делают Гвинейский залив у берегов Нигерии далеко не самым приятным местом. Опасаясь атаки, капитаны «Боба Баркера» и «Сэма Саймона» организовали круглосуточное дежурство. Команды проверили исправность водяных пушек, подготовили побольше масляной кислоты для «бомб-вонючек» и разложили на палубе толстые канаты, которые бросают в море для повреждения гребных винтов противника.

Каждые два дня команда «Морского дозора» перевозила меня и Коув-Сейрама на катере от одного судна к другому, чтобы мы могли фиксировать все, что происходит. Перемещение между двумя кораблями – в особенности такими крупными судами с высоким бортом, как «Боб Баркер» и «Сэм Саймон», – в открытом море было мероприятием рискованным. Обычно на одну поездку у нас уходило около 15 минут.

Чтобы забраться в катер, нужно было спуститься на несколько уровней вниз по веревочной лестнице. Но это было только начало. Катер намного меньше судна, при сильном волнении его нещадно бросало из стороны в сторону, так что приходилось точно рассчитывать время прыжка, чтобы не угодить в воду. Иногда мне казалось, что я запрыгиваю в поезд на полном ходу. К тому же сами суда, как правило, тоже находились в движении – чтобы не отстать от «Тандера», во время наших маленьких экспедиций им приходилось поддерживать скорость в 5 узлов. Никакой страховки не было: привязав к телу веревку, мы рисковали еще больше. Также нас предупредили, что, если при посадке или высадке кто-нибудь из нас упадет за борт, главное – не угодить в пространство между катером и бортом судна и не дать затянуть себя под дно корабля. При этом было непонятно, что делать, чтобы спастись, оказавшись в воде.

Во время первой пересадки Коув-Сейрам встал на релинг, надел шлем, а потом, выдержав паузу, положил руку мне на плечо и сказал: «Иэн, спасибо, что взял меня с собой. Это невероятное приключение». К тому времени мы были на ногах уж точно не меньше 30 часов и оба валились от усталости. Наверное, поэтому его слова особенно тронули меня. Потом он перелез через релинг и, повиснув на одной руке на первой ступени потертой деревянной лестницы, которую мотало из стороны в сторону над беснующимся морем, добавил: «Еще, Иэн, я не умею плавать». С этими словами он начал свой длинный и опасный спуск. За те десять дней, что мы провели в море, мы проделали это, наверное, раз шесть, и, хотя с каждым разом у нас получалось все лучше, ощущение смертельной опасности не покидало меня.

Я выкладывался полностью, доказывая людям из «Морского дозора», большая часть которых была на 10–20 лет моложе меня, что я прекрасно ориентируюсь в морских обычаях

---

туда экономики и материально-технического обеспечения судоходства (находящегося в Германии) от 2012 г. указывалось, что под «удобными» флагами было зарегистрировано 70,8 % тоннажа (не количества судов) торгового флота против 51,3 % в 2005 г. См.: Institute of Shipping Economics and Logistics, "World Merchant Fleet by Ownership Patterns," *Shipping Statistics and Market Review* (2012). Конференция ООН по торговле и развитию установила, что более трех четвертей судов мирового флота зарегистрированы в развивающихся странах, среди которых немало стран с открытой регистрацией. Тоннаж, зарегистрированный под иностранными флагами (когда принадлежность флага отличается от гражданства судовладельца), составляет 71 % от общемирового тоннажа. См.: "Structure, Ownership, and Registration of the World Fleet," *Review of Maritime Transport* (2015).

и порядках, нахожусь в неплохой форме и могу справляться с нагрузкой, которую выдерживали они, работая по 15 часов в сутки. Спуски по лестнице пугали меня не только потому, что обычно при этом приходилось тащить кучу дорогостоящего оборудования (квадрокоптер, камеру GoPro, профессиональные объективы), и не потому, что падение могло закончиться гибелью, – еще я ужасно боялся опозориться перед этими молодыми ребятами, которые, похоже, смотрели на мои потуги скептически и воспринимали меня как чужака.

Распорядок дня на судах «Морского дозора» был строгий: в 7:00 – общие собрания, на которых должны были присутствовать все члены команды; в течение дня каждый должен был выполнить ряд работ (я и Коув-Сейрам драили уборные). Воду экономили, и душ разрешалось принимать раз в день и не дольше трех минут. Чтобы избежать утечки важной информации, включая наше местоположение или направление движения, которая могла бы быть использована пиратами, один из офицеров просматривал все сообщения, которые члены команды отправляли через судовой сервер. (Мои сообщения никто не проверял, так как я использовал спутниковый телефон.)

Со стороны нас, наверное, можно было принять за выброшенных на необитаемый остров жертв кораблекрушения, которые заново придумывают все ритуалы и правила. Алкоголь и сигареты были под строгим запретом. Ежедневно в 16:00 на средней палубе, где находился спортзал с велотренажером, гребным тренажером, беговой дорожкой, штангами, гантелями и различными турниками, проходили добровольные групповые занятия. Вечером в воскресенье на судовом информационном стенде появлялось расписание тренировок на следующую неделю с подробным списком упражнений, среди которых было немало силовых. Поначалу я недооценил нагрузку, которую добавляла прыжкам, приседаниям, отжиманиям и прочим упражнениям постоянная качка. Так что уже на второй день на борту я буквально изнывал от боли.



Члены команды «Сэма Саймона» на собрании в кают-компании.



По вечерам проводились заседания книжного клуба. В тот момент обсуждали «В Патагонии» (In Patagonia) Брюса Чатвина и «Счастливые острова Океании: бороздя Тихий океан» (The Happy Isles of Oceania. Paddling the Pacific) Пола Теру. Не обходилось и без кино – крутили «Невероятную жизнь Уолтера Митти», «Безумный Макс: под куполом грома» и «Идеальный шторм». Последний не показался мне уж таким увлекательным – вряд ли бы я сам выбрал его, учитывая, что картинка за бортом мало отличалась от того, что я видел на экране. В кают-компании был богатый выбор музыкальных инструментов – от акустических и электрических гитар и барабанов до кларнета и клавишных. В команде было немало талантливых музыкантов, так что музыкальные импровизации и экспромты были частым развлечением, от которого я получал большое удовольствие.

Практически все члены разношерстной команды «Морского дозора», состоявшей из представителей девяти национальностей и говорившей на двух дюжинах языков, имели высшее образование. Большинству было от 20 до 35 лет. Совещания проводились на английском, он же использовался в работе. Почти половина членов экипажей были женского пола – большая редкость для судовых команд, которые практически всегда состоят из одних мужчин. За время моего пребывания на судах у меня сложилось впечатление, что представители обоих полов находятся там в относительно равных условиях: женщины выполняют ту же работу и занимают те же должности, что и мужчины. Запрета на романтические отношения между членами команды не было, но предполагалось, что они не должны мешать работе, особенно если эти отношения между начальником и подчиненным.

Большую часть времени я проводил на мостике «Сэма Саймона» с капитаном Чакраварти. На стене за его спиной висел ламинированный плакат. В верхней части плаката красными буквами было написано: «Внимание, розыск! “Бандитская шестерка” – суда-браконьеры, ведущие незаконный вылов клыкача». Под надписью красовались фотографии шести судов<sup>53</sup>. Это были «Тандер», «Викинг», «Кунлун», «Йонг Динг», «Сонг Хуа» и «Перлон». Из рассказов Чакраварти я узнал, что он вырос в индийском городе Бхопал и около десяти лет плавал на танкерах, перевозивших химические вещества. Он прошел все ступени карьерной лестницы, дослужившись до капитана. В 2011-м вступил в ряды «Морского дозора».

Ему было 32. Несмотря на небольшой рост, он производил впечатление человека сильного, уверенного в себе, но при этом неизменно сохранял добродушие и был прост в обращении с подчиненными. Однажды я нечаянно опрокинул полную кружку горячего кофе на его ноутбук. Такое количество жидкости не могло не добраться до материнской платы. На этом компьютере хранились практически все записи Чакраварти о «Тандере». Он спокойно поднялся, смахнув остатки жидкости, и перевернул ноутбук в надежде избавиться от попавшей внутрь жидкости. «Все нормально, – сказал он. – Я хорошо помню все, что написал». Я почувствовал, что эта спокойная, неагрессивная реакция отчасти была инстинктивной. Но была в ней еще какая-то особая решимость и сосредоточенность – как будто все, что с ним происходило, включая и этот досадный инцидент, было частью сформулированной им когда-то для себя программы. Как это часто бывает с искателями приключений и экологами-активистами – во всяком случае теми, с которыми довелось иметь дело мне, – Чакраварти, казалось, все время двигался к какой-то внутренней цели, что было видно по его действиям и поступкам.

Это сильно отличается от собирательного образа защитников природы, который сложился в головах обывателей. Часто к ним относятся пренебрежительно, считая сопляками с татуировками, пирсингом и дредами, выставляют их взбалмошными, наивными эскапистами, бегущими от личной ответственности, «реального мира» и «нормальной работы» от звонка до звонка. В большинстве случаев это не так, в особенности если говорить о «нормальной работе» – в море они проводят на вахте куда больше стандартных восьми часов в день. Команды

<sup>53</sup> “Interpol Purple Notice on Fishing Vessel Yongding,” New Zealand, Jan. 21, 2015.

судов «Морского дозора» и Гринписа, о которых мне также довелось писать, состояли из людей не просто решительных, но даже амбициозных, погруженных в работу, тех, чье поведение называют «поведением типа “А”»<sup>54</sup>. Просто их жизненные цели отличались от мечтаний обычного офисного планктона. Наряду с участием в кампаниях по спасению океанов многие занимались еще и постоянной работой по самосовершенствованию. Их лозунги – меньше жалуйся; будь решительней; прислушивайся к мнению других; проявляй активность. «Таким образом я сам себе ежедневно напоминаю, что должен быть благодарен за возможность делать эту работу», – сказал мне один из членов команды, когда я спросил его, зачем он каждый день вызывается мыть уборные. «Если я собираюсь и дальше отстаивать эту идеологию, я должна прогнозировать возможные нежелательные последствия», – ответила мне другая участница экспедиции, когда я спросил ее, зачем она читает книгу о мировой продовольственной политике. Вряд ли это было увлекательное чтение.

Помимо «Тандера» в рамках операции «Ледяная рыба» активисты «Морского дозора» охотились еще на несколько браконьерских судов.

...

Около 19:00 5 апреля офицеры на «Бобе Баркере» заметили необычную активность на кормовой палубе «Тандера». Было видно, как мужчины, некоторые в оранжевых жилетах, мечутся по судну. «Мелькание фонариков и необычное для этого времени суток палубное освещение», – гласит запись в судовом журнале «Боба Баркера». Несколько часов спустя, рано утром, один из членов команды «Тандера» сбросил с палубы вниз веревочную лестницу, как будто собирался бежать. Судя по всему, именно это он и собирался сделать – вместе со своими товарищами. Через какое-то время с «Тандера» поступил сигнал бедствия.

«Требуется помощь, требуется помощь, – говорил капитан Катальдо по радио. – Мы тонем!»<sup>55</sup> По его словам, «Тандер» столкнулся с каким-то объектом, предположительно – грузовым судном. «Нам нужна помощь», – добавил он. По его оценке, до полного затопления оставалось минут 15.

Поначалу никто в это не поверил. Уже давно к «Тандеру» не приближался никто, кроме судов «Морского дозора». Хаммарстедт предупредил Чакраварти, который находился приблизительно в трех часах от места предполагаемого крушения: «Сэму Саймону» пришлось сделать крюк, чтобы высадить в порту члена команды. Чакраварти приказал взять курс на место, где разворачивались описываемые события. Команда «Тандера» спустила на воду несколько шлюпок. В них начали садиться люди. Один матрос поскользнулся, упал в воду, но сумел забраться в шлюпку.

Я покинул «Сэм Саймон» всего за пару дней до происшествия и все еще был в дороге. Внезапно в аэропорту Аккры мой телефон зазвонил, и один из членов команды «Морского дозора» сказал мне: «Ты не поверишь в это! “Тандер” тонет прямо у меня на глазах!» Помимо шока от самой новости, я испытал чувство досады от того, что пропустил такое событие. Я даже начал искать на табло вылетов рейсы в города, близкие к месту, где в тот момент находились «Тандер» и его преследователи. Как же я тогда хотел снова оказаться на борту одного из судов «Морского дозора»!

<sup>54</sup> Термин «поведение типа “А”» (type A behavior) предложен кардиологами М. Фридманом и Р. Розенманом (см. Friedman M., Rosenman R. H. Type A behaviour and your heart. New York: Alfred Knopf, 1974). Люди этого типа жаждут конкуренции и успеха, стараются сделать как можно больше за как можно меньшее время. Из-за постоянной нехватки времени с трудом расслабляются. Они нетерпеливы и при кажущейся самонадеянности не уверены в себе. – *Прим. пер.*

<sup>55</sup> “Radio Conversations with Marine Vessel Thunder,” Sea Shepherd, 2015.

Хаммарстедт и Чакраварти решили, что команду «Тандера» возьмет на борт более вместительный «Сэм Саймон». Осталось только дожидаться его прибытия. Чакраварти созвал совещание на мостике. «Их будет в два раза больше, чем нас, – предупредил он. – Это очень опасная ситуация». Он приказал всем сменить шорты и футболки на более «подходящую» одежду, имея в виду черные рабочие брюки и черные рубашки с логотипом «Морского дозора». Обращаясь к любителям посудачить и побалагурить, Чакраварти строго запретил любую ненужную возню и болтовню. Ходить в уборные спасенным разрешалось только в сопровождении членов команды. На верхней палубе круглосуточно должны были нести вахту как минимум два человека. Извинившись перед женской частью команды, Чакраварти объяснил, что из соображений безопасности в случае возможного физического противостояния охранять людей с «Тандера» будут только мужчины. Никто не должен задавать никаких вопросов, связанных с рыбным промыслом. «С настоящего момента это исключительно спасательная операция», – подытожил он.

К полудню 6 апреля, приблизительно через семь часов после сигнала о бедствии, «Тандер» все еще был на плаву, несмотря на опасный крен на правый борт<sup>56</sup>. Было видно, как вода постепенно заполняет отсеки судна. К тому моменту его команда уже более трех часов провела в спасательных шлюпках под палящим солнцем. Некоторых тошнило из-за качки – волны достигали 2,5 м в высоту. Катальдо отказывался покинуть капитанский мостик. Хаммарстедт сказал ему, что не поднимет на борт ни одного человека из спасательных шлюпок до тех пор, пока «Тандер» не покинет вся команда. Хаммарстедт опасался, что Катальдо вызвал небольшое быстроходное местное судно и попытается улизнуть на нем, когда команда «Боба Баркера» будет поднимать из шлюпок его людей.

Несколько членов «Морского дозора» дрейфовали в катерах неподалеку от накренивающегося «Тандера», надеясь подняться на борт и собрать улики до того, как он уйдет под воду. В 12:46 Катальдо наконец спустился по веревочной лестнице в шлюпку. В тот же момент инженер и фотограф с «Боба Баркера» начали забираться на браконьерское судно по лестнице, сброшенной беглецами с другого борта.

«Даю вам десять минут», – сказал им Хаммарстедт. Они пробыли 37 минут на полузатонувшем «Тандере». Пока судно дрейфовало, накренившись на правый борт на 29°, активисты осмотрели внутренние помещения. Начав с кают, они перешли в машинное отделение, потом забрались на мостик, проверяя, не остался ли кто там. На столе на камбузе размораживалась курица. В коридоре валялись забытые членами команды носки и футболки. По всему мостику были разбросаны документы.

Через несколько минут поисков фотограф показался на палубе. В руках у него был мешок для мусора, в который он сложил свою фотокамеру, сотовый телефон и документы из рулевой рубки «Тандера». Он передал мешок ожидающим его в катере товарищам. На мостике он также нашел загруженные с веб-сайта «Морского дозора» фотографии членов команды «Боба Баркера». Он бросил их в катер вместе с несколькими картами. Одна из них упала в воду.

«Тандер» начал тонуть заметно быстрее. Хаммарстедт мерил шагами мостик, беспокоясь, что его ребята пробудут на нижней палубе слишком долго и не успеют покинуть судно, когда поток воды хлынет внутрь «Тандера». На шлеме фотографа «Морского дозора» работала закрепленная камера GoPro. Несмотря на тряску и плохое освещение, на отснятом видео позже удалось разглядеть машинное отделение, почти полностью скрывшееся под толщей мутной воды. Рыбохранилище было приблизительно на четверть заполнено клыкачом.

Некоторые нестыковки указывали на то, что затопление «Тандера» было спланированным: все герметичные двери на судне были открыты настежь. В машинном отделении были

<sup>56</sup> “Thunder Issues Distress Signal. Sea Shepherd Launches Rescue Operation,” Sea Shepherd, Feb. 28, 2018; “Poaching Vessel, Thunder, Sinks in Suspicious Circumstances,” Sea Shepherd, Feb. 28, 2018.

открыты кингстоны. Никаких явных признаков столкновения с другим судном – например обрушившихся полок или лопнувших трубопроводов – не было. Наиболее вероятное объяснение решения Кательдо наконец прекратить гонку нашлось в топливном отсеке – горючего на судне оставалось на один день или чуть больше.

Обследовать «Тандер», пока он шел ко дну, было очень рискованно. Позже, в интервью с одним из рядовых членов «Морского дозора», я задал вопрос об оправданности такого решения. Наверное, интервьюируемый почувствовал в моем вопросе нотки осуждения. Он предложил мне представить себя на их месте: «Иэн, ты хочешь мне сказать, что, если бы ты был с нами, ты бы не стал карабкаться на борт “Тандера”? Ты бы упустил возможность посмотреть, за чем же мы так долго гнались?» В его словах была доля правды.

Когда команда «Тандера» поднялась на борт «Сэма Саймона», сотрудники «Морского дозора» обыскали их, чтобы проверить, что у них нет оружия, отобрали зажигалки и, снабдив водой и фруктами, рассадили на кормовой палубе. Офицеры с «Тандера» держались сдержанно, лишнего не болтали. На просьбу отдать паспорта членов команды Кательдо ответил отказом. Однако вскоре их нашли среди вещей одного из спасенных. Чакраварти сообщил о происшествии руководству ближайшего порта в Сан-Томе – небольшом островном государстве приблизительно в 160 милях от Габона. Полиция и сотрудники Интерпола в Сан-Томе ответили, что будут ждать прибытия «Сэма Саймона». «Придурки!» – крикнул один из офицеров «Тандера», когда фотограф «Морского дозора» направил объектив на него и сидящих рядом матросов.

Кательдо, который все это время не снимал солнцезащитные очки, оказался невысокого роста. На нем была зеленая футболка с надписью «Хайнекен», на голове – бейсболка с вышитыми драконами. Изможденное лицо обрамляла коротко подстриженная черная борода. Он обратился к Чакраварти с просьбой не фотографировать его. Чакраварти, который ходил с включенным диктофоном в руках, фиксируя все происходящее, оставил просьбы капитана браконьеров без внимания<sup>57</sup>. Вместо этого он еще раз напомнил Кательдо о базовых правилах поведения на борту судна «Морского дозора». «Почему ты так со мной говоришь? – сказал с раздражением Кательдо. – Мы оба капитаны и должны общаться друг с другом как равные». Добавив, что он не должен находиться под открытым небом вместе со своими людьми, Кательдо заявил, что обратится в международные морские организации с официальной жалобой на подобное обращение. «Буду ждать с нетерпением», – ответил Чакраварти.



6 апреля 2015 г. «Тандер» внезапно затонул рядом с побережьем Сан-Томе и Принсипи в результате сознательного саботажа со стороны капитана, который таким образом избавился от доказательств совершенных преступлений

<sup>57</sup> Видеозапись разговора Кательдо и Чакраварти, предоставленная «Морским дозором», 2015.

Когда «Тандер» наконец ушел на дно, Катальдо стал выказывать явные признаки радости. Эта странная реакция еще больше укрепила команду «Морского дозора» во мнении, что он намеренно утопил судно. Вполне вероятно, что владельцы «Тандера» также не сожалели о гибели судна: оставшись без горючего, оно, скорее всего, было бы конфисковано, и все улики, что были на его борту, попали в руки властей. Полтора часа спустя Катальдо забрался на полутораметровую гору конфискованных у него сетей в кормовой части «Сэма Саймона». Устроившись поудобнее, он уснул. Еще через пару часов, когда «Сэм Саймон» находился в паре миль от берега, на борт поднялись прибывшие на катере полицейские и офицеры ВМФ в камуфляже. Разбудив Катальдо и остальных членов его команды, они взяли их под стражу.

...

В течение следующих шести месяцев индонезийцев из команды «Тандера» переправили самолетом на родину<sup>58</sup>. Капитана Катальдо, старшего механика и второго механика судили по обвинению в подлоге, нарушении экологических норм, причинении вреда окружающей среде и халатности<sup>59</sup>. Суд наложил на них коллективный штраф в сумме свыше \$17 млн, но каким-то необъяснимым образом они оказались на свободе, несмотря на то что поданная ими апелляция не была удовлетворена<sup>60</sup>.

Тем временем в Испании дело Vaidal Armadores, компании, которая, по мнению многих, имела прямое отношение к «Тандеру», закончилось, так и не начавшись. Верховный суд постановил, что раз незаконный промысел велся в международных водах, то у испанского правительства нет полномочий проводить расследование. В ходе другого гражданского судопроизводства, инициированного испанским правительством против Флориндо Гонсалес Коррала за связи с «Тандером» и незаконным промыслом, который вело судно, обвинению удалось отстоять свою позицию. На фигуранта дела был наложен штраф в размере \$10 млн<sup>61</sup>.

Одно можно утверждать совершенно точно – кампания закончилась победой «Морского дозора». «Как раз за это мы и боремся», – отметил Хаммарстедт, когда я позже спросил его о десятиmillionном штрафе. «Морскому дозору» удалось прекратить деятельность «Тандера». Именно благодаря их действиям виновные понесли наказание. Будут ли усилия активистов иметь долговременный эффект? Станет ли судьба «Тандера» уроком для других браконьеров? Мне в это верилось с трудом. Когда дело происходит в океане, эффект от таких мер обычно быстро сходит на нет: экономическая притягательность браконьерства настолько же сильна, насколько беспомощна деятельность надзорных инстанций. И все же нельзя отрицать, что инцидент с «Тандером» привлек всеобщее внимание к серьезной проблеме, которую чаще всего игнорируют.

После небольшой передышки Чакраварти покинул «Морской дозор» и создал собственную активистскую организацию «Океаны под защитой закона» (Enforceable Oceans)<sup>62</sup>. Хаммарстедт отправился в Габон помогать правоохранительным органам этой страны патрулировать территориальные воды и бороться с незаконным промыслом. Многие офицеры с «Сэма Саймона» и «Боба Баркера» вскоре вернулись в Южный океан. На этот раз они участвовали в

---

<sup>58</sup> “Poaching Vessel, Thunder, Sinks in Suspicious Circumstances”; “Massive Victory in the Fight Against Illegal Fishing,” Sea Shepherd.

<sup>59</sup> “Massive Victory in the Fight Against Illegal Fishing”; “Thunder Captain and Officers Face Justice in the Wake of Operation Icefish.”

<sup>60</sup> В 2015–2016 гг. я поддерживал постоянный контакт с министром юстиции Сан-Томе и Принсипи Фредериком Самбой Вьегасом д’Абреу, оказавшим мне большую помощь в работе. Информацией и документами меня снабжали и другие представители правоохранительных органов, участвовавшие в расследовании, но пожелавшие сохранить анонимность.

<sup>61</sup> Jason Holland, “Spanish Tycoon Hit with USD 10 Million Fine for Illegal Fishing,” *Seafood Source*, April 24, 2018).

<sup>62</sup> “Bangalore 2016,” Moving Waters Film Festival, 2016.

погоне за последним в мире судном, занимающимся промышленным китобойным промыслом. Незадолго до того международный суд запретил этому японскому судну охотиться на китов в Антарктике, но никто не озаботился исполнить решение. Сотрудники «Морского дозора» решили, что лучшего применения их навыкам не найти. Пополнив запасы и немного передохнув, «флотилия Нептуна» вновь заступила на дежурство в Южном океане.

## 2

### Одинокий патруль

*Вселенские воды, бескрайние и предвечные, суть непорочное начало и страшный конец всего сущего.*

**ГЕНРИХ ЦИММЕР. МИФЫ И СИМВОЛЫ В ИНДИЙСКОМ ИСКУССТВЕ И ЦИВИЛИЗАЦИИ<sup>63</sup>**

Законов, регулирующих порядок использования морских территорий, предостаточно. Проблема не в отсутствии законов, а в дисциплине их исполнения. И это понятно – в отличие от территориальных споров на суше, в баталиях за океанские пространства верх берет холодный расчет. Две страны могут воевать за пядь земли, которую считают своей. Океанские границы куда менее очевидны. Отчасти по этой причине преследование браконьеров может показаться бесполезным занятием.

Поэтому нет ничего удивительного в том, что каждая пятая рыба на нашей тарелке выловлена незаконно, а объем мирового черного рынка морепродуктов превышает \$20 млрд<sup>64</sup>. Из-за чрезмерной промысловой активности рыбные ресурсы планеты находятся на грани истощения. По прогнозам некоторых исследователей, к 2050 г. рыбы, по общему весу, в море будет меньше, чем пластиковых отходов<sup>65</sup>. Ресурсы Мирового океана подвергаются варварской эксплуатации, ведущей к их сокращению, поскольку у большинства стран нет ни желания, ни возможностей обеспечить их защиту<sup>66</sup>. Внимание общественности с трудом удастся привлечь даже к проблеме глобального потепления, несмотря на его очевидные негативные последствия – повышение температуры, подъем уровня моря и частые ураганы. А уж истощение рыбных ресурсов просто никого не волнует.

Однако есть и исключения. Например, еще в 2006 г. островное государство Палау решило проводить более жесткую политику – преследовать и задерживать китайские, вьетнамские и другие иностранные суда, ведущие незаконный промысел в водах страны. Задача была не из легких. Палау – относительно небогатая страна без собственной армии. Патрулированием морских рубежей занимаются 18 полицейских. В распоряжении у них одно-единственное судно «Ремелиик». При этом площадь патрулируемой территории – размером с Францию.

Был ли у них хоть какой-нибудь шанс на успех? Отчасти ответить на этот вопрос могло бы то, что происходило около 2:00 21 января 2015 г. в одноэтажном офисном здании в Запад-

---

<sup>63</sup> Zimmer, Heinrich. *Myths and Symbols in Indian Art and Civilization*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2015. P. 34. – *Прим. пер.*

<sup>64</sup> Amanda Nickson “3 Misconceptions Jeopardizing the Recovery of Bigeye Tuna in the Pacific,” *Pew*, Oct. 13, 2015. Мало кто сомневается, что значительная часть мировых запасов рыбы находится под угрозой исчезновения, но согласия относительно количественной оценки пока нет. Различиям в подсчетах запасов рыбы посвящено исследование Дэниела Паули, морского эколога из Университета Британской Колумбии, который ставит под сомнение точность оценок Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН. Не один десяток лет признанные авторитеты ихтиологической статистики публикуют обнадеживающие заявления, уверяя, что, поскольку объем добычи рыбы в естественных условиях с каждым годом увеличивается, значит, вся популяция пребывает в прекрасном состоянии. Однако Паули установил, что общемировой вылов, который действительно устойчиво рос с 1950-х гг., в 1980-х начал уменьшаться. Китай рапортовал о росте уловов, доходивших до невероятного показателя в 11 млн т в год. По мнению Паули, это примерно в 2 раза превышает биологически допустимую величину. Он выдвинул правдоподобное объяснение: в Китае чиновники получают поощрения только в тех случаях, когда производственные показатели растут, и потому улов – по документам – постоянно увеличивается.

<sup>65</sup> Fisheries Environmental Performance Index, Yale, Aug. 19, 2014; Sarah Kaplan, “By 2050, There Will Be More Plastic than Fish in the World’s Oceans, Study Says,” *Washington Post*, Jan. 20, 2016; “Plastic in Ocean Outweighs Fish,” *Business Insider*, Jan. 26, 2017. Переработка пластиковой упаковки может пойти на пользу и бизнесу. Использование нового пластика обходится в \$80 млрд в год.

<sup>66</sup> Phelton Harley et al., “Stock Assessment of Bigeye Tuna in the Western and Central Pacific Ocean,” Western and Central Pacific Fisheries Commission, July 25, 2014.

ной Виргинии. Набирая текст очередного электронного письма, Бьерн Бергман, исследователь, член некоммерческой природоохранной организации SkyTruth, запивал сэндвич с лососем и сыром шестой кружкой кофе за день<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> Бьорн Бергман (эксперт SkyTruth) и Джон Аэмос (директор SkyTruth) в беседе с автором. Большая часть фактов и предыстории событий, связанных с «Ремелинком» и «Шин Джи Чю 33», получена в многочисленных интервью, состоявшихся в 2015–2018 гг.



## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.