



absynt
prokletí/reportéři

Ian Urbina

Oceán mimo zákon

„Pod čtyřiceti stupni
jižní šířky není zákon,
pod padesáti není Bůh.“

absynt

Ian
Urbina
Oceán
mimo
zákon

Přeložil Jan Škrob

Prokletí reportéři
Absynt 2024

Aidanovi

*Navzdory všemu chaosu a vyčerpání jsem nezažil velkolepější
dobrodružství a vznešenější projekt než být ve tvé posádce.*

Obsah

9	Úvod
19	1. Útok na Thunder
71	2. Osamělá hlídka
103	3. Rezavé království
129	4. Flotila gaunerů
159	5. Plavba Adelaide
179	6. Vězení bez mříží
213	7. Dobyvatelé ztracených arch
251	8. Prostředníci
277	9. Nový obzor
309	10. Námořní otroctví
363	11. Moře špíny
393	12. Tekuté hranice
427	13. Ozbrojení a nebezpečí
459	14. Somálská sedmička
503	15. Lovci lovců
537	Epilog: Prázdná
541	Dodatek: Jak ovládnout oceán mimo zákon
551	Poznámka autora
553	Poznámky
657	Poděkování
663	Redakční poznámka

Copyright © 2019 by Ian Urbina

Cover art © Pavlína Morháčová

Translation © Jan Škrob

ISBN ISBN 978-80-8203-472-4

Úvod

Nějakých sto šedesát kilometrů od thajského pobřeží pracovaly na rybářské lodi, košelkovém nevodu, tři desítky bosých mužů a chlapců z Kambodže od rána do noci. Loď ze stran oblávaly pětimetrové vlny, které posádce podrážely kolena. Mořská tříšť a rybí vnitřnosti proměňovaly podlahu lodi v kluziště. Z paluby nepravidelně zmítané divokým mořem i silnými vichry byla překážková dráha plná zubatých nástrojů, otáčejících se navijáků a vysokých sloupů dvoumetrákových sítí.

Směny trvaly za každého počasí osmnáct až dvacet hodin. Síť nahazovala posádka v noci, kdy se v tmavších vodách stříbřité ryby, které lovila – především makrely a sledi –, více leskly a byly lépe vidět. Když přes den žhnulo slunce, šplhaly teploty skoro na třicet osm stupňů Celsia, ale oni pracovali bez přestávky. Pitnou vodu dostávali ve skrovných přídělích. Po většině povrchů běhali švábi. Záchod byla odnímatelná podlahová deska ze dřeva umístěná na palubě. Neumyté nádoby po chlapcích v noci čistili drobní škůdci. Když prašivé lodní feně krysy, které se procházely po palubě jako bezstarostné městské veverka, žraly z misky, sotva zvedla hlavu.

V době, kdy posádka nechytala ryby, třídila úlovky a opravovala síť, které se snadno trhaly. Jeden chlapec v košili od rybích vnitřností hrdě ukazoval ruku se dvěma chybějícími prsty, které mu utrhla síť namotaná na otáčející se klice. Na rukou, jež jim v zásadě nikdy nestačily uschnout, měli

otevřená, řezná poranění od rybích šupin a tržné rány způsobené třením sítě. Hlubší rány si chlapci zašívali sami. Nepřetržitě trpěli infekcemi. Kapitáni měli vždycky dostatek amfetaminů, aby posádky zvládaly pracovat déle, ale antibiotika na zanícená zranění nakupovali málokdy.

Členům posádky na takových lodích často hrozilo bití i za drobná pochybení, jako když příliš pomalu opravovali potrhanou síť nebo omylem hodili makrelu do kbelíku na chmurnatky nebo sledě. Jakýkoli projev neposlušnosti byl na těchto lodích považován spíš za hrdelní zločin než nějaký obyčejný poklesek. V roce 2009 provedla OSN průzkum mezi asi padesáti kambodžskými muži a chlapci prodanými na thajské rybářské lodě. Z těch, se kterými personál OSN hovořil, dvacet devět uvedlo, že byli svědky, jak jejich kapitán nebo některý z důstojníků zabil dělníka.

Chlapci a muži, kteří na těchto lodích obvykle pracovali, byli pro úřady neviditelní, protože šlo většinou o přistěhovalce bez dokumentů. Byli vyslaní do neznáma, mimo dosah společnosti, která by jim mohla pomoci, obvykle na takzvané lodě duchů – plavidla bez registrace, jež neměla thajská vláda možnost jakkoli vystopovat. Většinou neovládali jazyk svých thajských kapitánů, neuměli plavat, a protože pocházeli z vnitrozemských vesnic, moře před tímto střetem nikdy neviděli.

V zásadě celá posádka měla na krku dluh, součást své námezdní služby, systému „teď cestuj, potom zaplat“, v jehož rámci spláceli práci peníze, které si často museli půjčit, aby mohli ilegálně proklouznout do nové země. Jeden z kambodžských chlapců za mnou přišel a v průběhu našeho rozhovoru se mi lámanou angličtinou snažil vysvětlit, jak neuchopitelným se dluh stal, jakmile opustili pevninu. Ukazoval na svůj stín, chodil kolem dokola, jako by se ho snažil polapit, a pak řekl: „Nechytíš.“

Bylo to brutální místo a v zimě 2014 jsem strávil pět týdnů tím, že jsem se ho pokoušel navštívit. Rybářské lodě v Jihočínském moři, zvláště ty thajské, byly už léta nechvalně proslulé využíváním takzvaných námořních otroků, většinou migrantů, které z pevniny vytlačily dluhy nebo výhrůžky. Nejhorší byly lodě plující na dlouhé vzdálenosti, z nichž mnohé lovily ryby stovky mil od pobřeží, a protože jim mateřské lodě vozily zásoby a odvážely zpátky na břeh úlovky, zůstávaly na moři nepřetržitě i více než rok. Žádný kapitán nebyl ochotný vzít mě s fotografem na celou cestu až k těmto dálkovým lodím, přes sto padesát kilometrů od pobřeží. A tak jsme přeskakovali z lodě na loď – šedesát kilometrů na jedné, dalších šedesát na jiné a tak dále –, abychom se dostali dostatečně daleko.

Když jsem sledoval Kambodžany, kteří jako nějací vězni zpívali, aby tahali síť v jednom rytmu, připomnělo mi to určitý rozpor, na který jsem za ty roky reportérského působení na moři narážel opakovaně. Oceán je přes svoji dechberoucí krásu taky dystopický prostor, domov temné nelidskosti. Vláda práva – na pevnině často tak neochvějná, podpíraná a vyjasňovaná staletými pečlivě práce se slovy, tvrdě vybojovanými hranicemi soudních pravomocí a robustními režimy vymáhání zákona – je na moři dost fluidní, pokud vůbec existuje.

Byly tu i další nesoulady. V době, kdy toho o okolním světě víme exponenciálně čím dál víc a tolik informací máme na dosah jediného kliknutí, toho o moři víme překvapivě málo. Celá polovina národů světa teď žije do sto padesáti kilometrů od oceánu a obchodní lodě přepravují přes 90 % světového zboží. Více než 56 milionů lidí po celém světě pracuje na moři na rybářských lodích a 1,6 milionu na nákladních lodích, tankerech a dalších obchodních plavidlech. A přesto se publicisté o tuto oblast zajímají jen vzácně, až na občasnou reportáž o somálských pirátech nebo velkých ropných

skvrnách. Pro většinu z nás je moře prostě prostor, přes který létáme, široké plátno různých odstínů tmavší i světlejší modré. I když se zdá být nekonečné a všemocné, je zároveň zranitelné a křehké částečně proto, že environmentální hrozby mají dlouhé prsty a překračují arbitrární hranice, které oceánům během staletí vymezili kartografové.

Tyto paradoxy mě jako disonantní sbor na pozadí fascinovaly na mých cestách, které nakonec čítaly čtyřicet měsíců, osmdesát pět letadel, čtyřicet měst, všechny světadíly, přes 12 000 námořních mil po všech pěti oceánech a dalších dvaceti mořích. Na těchto cestách jsem nasbíral příběhy pro tuhle knihu, kompendium vyprávění o téhle nezkrotné divočině. Nechtěl jsem jenom podat zprávu o utrpení námořních otroků, ale i podělit se o příběhy postav nejrůznějšího druhu, které se plaví po širém moři. Patří mezi ně mstitelští ochránci přírody, vykradači vraků, námořní žoldáci, vzpurní velrybáři, vymahači pohledávek mimo pobřeží, poskytovatelé potratů na lodích, nepolapitelní pytláci, opuštění mořeplavci a černí pasažéři vydaní napospas osudu.

Moře mě přitahovalo od dětství, ale strhnout jsem se svou fascinací nechal až jedné brutálně studené zimy v Chicagu. Dělal jsem pátým rokem doktorát z historie a antropologie na Chicagské univerzitě a rozhodl jsem se místo psaní dizertace prokrastinovat tak, že jsem utekl do Singapur, kde jsem dočasně nastoupil jako člen posádky a lodní antropolog na výzkumné plavidlo s názvem *RV Heraclitus*. Tři měsíce, celou dobu, co jsem tam byl, loď kvůli byrokratickým problémům neopustila přístav a já jsem se mezitím seznamoval s posádkami dalších nedaleko kotvících lodí.

Díky tomuhle uvíznutí v singapurském přístavu jsem se poprvé setkal s obchodními mořeplavci a dálkovými rybáři a ta zkušenost ve mně probudila hluboký zájem o tenhle zdánlivě pomíjivý lidský kmen. Pro člověka žijícího vnitrozemským životem jsou tito dělníci z větší části neviditelní.

Mají vlastní žargon, etiketu, pověry, společenskou hierarchii, kázeňský kodex a podle historek, které mi vyprávěli, i katalog zločinů a tradici beztrestnosti. Také v jejich světě mají zvyky stejnou moc jako zákon.

Z těch rozhovorů velmi jasně vyplynulo, že přepravování nákladu po moři je levnější než letecká doprava částečně proto, že mezinárodní vody nejsou zatížené byrokracií států a spoutané pravidly. Tato skutečnost dala vzniknout neregulovaným aktivitám nejrůznějšího druhu, od daňových úniků po skladování zbraní. Není koneckonců bez důvodu, že si například vláda Spojených států vybrala právě mezinárodní vody k demontáži syrského arzenálu chemických zbraní, zadržování osob v souvislosti s terorismem a jejich výslechům nebo likvidaci těla Usámy bin Ládina. Rybářský a přepravní průmysl pak sice těží z bezprávnosti fungování mimo pevninu a podílí se na ní, ale zároveň je i její obětí.

Svou dizertaci jsem nedopsal. Místo toho jsem v roce 2003 nastoupil do *New York Times*, následující dekádu jsem se učil, jak dělat reportáže, a čas od času jsem neúspěšně navrhoval, že o tom světě mimo pevninu napíšu sérii článků. Bral jsem si na pomoc veškeré přesvědčivé metafory, na které jsem dokázal přijít. Moře nabízí tolik příležitostí jako švédský stůl, argumentoval jsem. Z vypravěčského hlediska jsou tyhle dvě třetiny světa nepopsaný list, tvrdil jsem, protože se jim věnuje jenom málo dalších reportérů, pokud vůbec nějakí.

V roce 2014 moje tehdejší šéfredaktorka Rebecca Corbettová souhlasila, a když se rozhodla za můj návrh postavit, moudře mě postrčila, abych se soustředil spíš na lidi než na ryby a věnoval se především lidským právům a pracovním podmínkám, protože v této perspektivě se environmentální témata i sama vynoří. První článek ze série *Oceán mimo zákon* – *Outlaw Ocean* – vyšel v *New York Times* v červenci 2015 a během následujícího roku pak nějakých deset dalších.

V lednu 2017 jsem si vzal v novinách na patnáct měsíců volno, abych se dál věnoval reportážím pro tuhle knihu.

* * *

Na cestách jsem měl spoustu volného času, během kterého jsem se nořil do knih o oceánu. Z existenciálního a filozofického hlediska moře vždycky znamenalo pro různé lidi různé věci. Je metaforou nekonečna a prostorem nejčistší formy svobody, jasně odděleným od zásahů vlád. Pro někoho moře představuje únik, pro jiného vězení. Kánon námořnické literatury plný divokých bouří, výprav odsouzených k záhubě, trosečníků a manických lovců ukazuje vodní džungli a její nezkrotné gaunery všeho druhu v zářivých barvách. Tito muži si jako ptáci na Galapágách celá staletí povětšinou dělali, co chtěli, a do značné míry se rozvíjeli bez přirozeného predátora. Překvapivé na tom je, že je to tak pořád. Doufám, že se mi touto knihou podaří tyhle lidi a tohle místo dostat do širšího povědomí.

Aby kniha byla trochu víc osobním cestopisem („Vyprávěj příběhy, nepiš články,“ připomínali mi redaktoři), snažil jsem se víc než o rozhovory na pobřeží nebo archivní svědectví opírat o zkušenosti přímo z lodí. Většinou to byly rybářské lodě, ale taky nákladní plavidla, výletní parníky, lékařské čluny, plovoucí zbrojnice a výzkumné a aktivistické lodě, případně námořnictvo, pobřežní policie nebo kutry pobřežní hlídky.

Zvládnout tak ambiciózní téma mělo z autorského hlediska značná rizika – abych se v něm neutopil, jak se říká. Proces práce na reportážích byl občas tak chaotický, že více než žurnalistiku připomínal poruchu pozornosti. Čím déle jsem ale byl na cestách, tím víc jeden příběh navazoval na druhý – žádný nebyl jasný nebo přímočarý, nedalo se v něm jednoznačně oddělit dobro a zlo, padouch a hrdina, predátor

a kořist. Příběhy, které se vynořovaly, byly jako samotný oceán příliš rozlehlé, než abych je mohl natlačit do jediného lineárního vyprávění. Místo toho jsem kapitoly pojal jako sérii esejů a věřím, že si čtenáři všechno propojí sami podle svého, nad rámec vzorců, kterých jsem si všiml já.

Konečně je cílem projektu podat svědectví o světě viděném jen zřídka. Vypráví o námořním vymahači odvážejícím tanker z řeckého přístavu do mezinárodních vod a lékařce pokoutně přepravující ženy z pobřeží Mexika na otevřené moře, aby tam prováděla jinak ilegální potraty. Popisuje práci mstitelských ochránců přírody, kteří v jižním Atlantiku pronásledovali pytláckou loď nejhledanější Interpolem a potom se v Jižním oceánu pověsili na poslední japonskou průmyslovou velrybářskou loď a zastrášovali ji. V Jihočínském moři jsem byl svědkem vyhroceného napětí mezi dvěma státy, které si navzájem držely rukojmí. U somálského pobřeží jsem dočasně uvízl na malém dřevěném rybářském člunu ve vodách plných pirátů. Viděl jsem, jak se potápí loď, přečkal jsem prudké bouře a málem jsem byl i u námořní vzpoury. Materiál pro tuhle knihu jsem sbíral v ponorce v Jižním oceánu a jižním Atlantiku i ve skladech zbraní ve vodách Ománského zálivu nebo na ropných plošinách v Severním ledovém oceánu a Celebeském moři.

Přese všechno dobrodružství byl ale tím nejdůležitějším, co jsem ze všech lodí po celém světě viděl a snažil se v téhle knize zachytit, oceán postrádající ochranu, a chaos i zoufalství, jimž lidé, kteří na vodě pracují, často musí čelit.





Bob Barker se téměř sráží s Thunderem.
Foto: Simon Ager, Sea Shepherd

1. Útok na Thunder

Není nic silnějšího nad ty dva vojáky trpělivost a čas.

Lev Nikolajevič Tolstoj: Vojna a mír

Když se kapitán Peter Hammarstedt pozorně zadíval na obrazovku svého radaru, probíhal už třetí lov.¹ Od chvíle, kdy s lodí *Bob Barker* vyplul z přístavu v australském Hobartu, prohledával tenhle opuštěný kout Jižního oceánu a rozhlížel se po obzoru posetém ledovci. Když stál večer 17. prosince 2014 na můstku, objevily se na radaru tři červené tečky.² Pozorně si je prohlížel. Dvě se pohybovaly pomalu po proudu a bylo jasné, že jsou to ledovce. Ale třetí byla jiná, vytrvale se pohybovala opačným směrem.

Hammarstedt se s *Bobem Barkerem* přiblížil. V nekončícím denním světle antarktického léta zahlédl námořník hlídkující ve „vraním hnízdě“ hejno ptáků, kteří v dálce kroužili a potápěli se za rybářským trawlerem. Hammarstedt sáhl po šanonu. Byla v něm fialová zpráva Interpolu se seznamem nejhorších námořních zločinců světa a vypovídajícími siluetami plavidel.³ Hammarstedt listoval, dokud se nedostal k profilu nejslavnější ilegální rybářské lodě na světě, jednašedesátimetrové *Thunder*⁴ plavící se pod nigérijskou vlajkou. Když se zadíval na rybářský trawler, který teď byl nějaké tři námořní míle daleko, potvrdil si, že má stejný obrys jako *Thunder*. Usmál se, na chvíli se zastavil, pak spustil poplach – pět krátkých úderů rukou –, aby posádka zaujala své pozice. Hammarstedt našel svoji kořist.

Hammarstedt se narodil ve Stockholmu a k organizaci Sea Shepherd se připojil v osmnácti letech, krátce po dokončení střední školy. Byl vysoký, hubený a měl dětskou tvářičku, takže vzhledem spíš než Černovouse připomínal Hurvínka. Působil upjatěji a formálněji než by člověk od třicátníka, který strávil přes deset let na moři, čekal. I jeho stručné e-maily měly správnou interpunkci a odsazení. Než se pustil do práce, měl ve zvyku si na stole pedantsky urovnat pera a tužky – muž řádu na pozici spojené s chaosem. Hammarstedt byl skoro na všech větších akcích Sea Shepherd od roku 2003, včetně deseti misí proti japonským velrybářům v Jižním oceánu. Posádka v jeho přísném vzezření viděla muže, který bere svoji práci vážně a dokáže i v krizových situacích zachovat klid.

Pronásledování *Thunderu* znamenalo pro Sea Shepherd víc než jen vymáhání spravedlnosti nebo ochranu mizejícího rybího druhu. Šlo o narušení obvyklé polovičatosti v prosazování práva na širém moři. Označit tyhle zákony za polovičaté jim snad přitom ještě dodává váhu, kterou nemají. Pro gaunerské lodě jako *Thunder* bylo moře volná aréna. Pytláci, povětšinou ztracení v šíři světového oceánu, neměli moc důvodů ohlížet se přes rameno; zákony byly mimo pobřeží stejně mlhavé, jako jsou na vodě rozmazané hranice, a většina vlád neměla dostatek zdrojů ani zájmu, aby se do nich pustila. Na seznamu Interpolu bylo v té době jenom šest zločineckých lodí, které unikaly dopadení desítky let a vžilo se pro ně označení Banditská šestka – jediná plavidla na světě, kterým se takové cti dostalo. A dlouhé roky svoji činnost provozovaly beztrestně.

Stovky kilometrů od bezpečí břehu vykonával Hammarstedt se svojí posádkou riskantní policejní práci, ke které se vlády neměly. I když byli důstojníci *Thunderu* považováni za nejhorší ilegální rybáře na světě, žádný stát nebyl schopný nebo ochotný se za nimi pustit. Ale Hammarstedtova organizace, námořní neziskovka Sea Shepherd zaměřená na

ochranu přírody, se tohoto úkolu zhostila. Skupina, která z vlastního pověření vystupovala v roli bezplatných lovců lidí, pátrala v tomhle zapadlém koutě oceánu, hluboko ve vodách Antarktidy, po gaunerském plavidle. Byl to boj odhodlaných mstitelů proti vytrvalým zločincům.

Hammarstedt kontaktoval vysílačkou Siddhartha Chakravartyho, kapitána druhé lodě Sea Shepherd, *Sama Simona*, která kvůli problémům s motorem vyplula z přístavu pozdě. Obě lodě Sea Shepherd měly na trupu námořní maskování, na přídi rozevřené čelisti žraloka a na stěžni jim vlála variace na pirátskou vlajku: lebka s překříženým trojzubcem a ovčáckým hákem. „Myslím, že jsme našli *Thunder*,“ řekl Hammarstedt. „Ve vodě je několik bójí a máme vizuální identifikaci plavidla.“

Když se Hammarstedtovi podařilo dostat na vzdálenost tří uzlů, jeden z členů posádky řekl, že na zádi trawleru přečte nápis „*Thunder, Lagos*“. Hammarstedt se vysílačkou ohlásil svému protivníkovi⁵.

BOB BARKER: *Thundere, Thundere*. Hlásí se *Bob Barker*.
Lovíte tady nelegálně.

THUNDER: Sorry, sorry. Ne anglicky. Jenom španělsky.

BOB BARKER: Tak to je štěstí, protože *hablo español también*.

Hammarstedt zavolal na můstek španělsky mluvící fotografku. Začala tlumočit.

BOB BARKER: Lovíte tady nelegálně. Máte licenci k rybolovu?

THUNDER: Máme licenci; máme licenci. Tato loď má nigérijskou vlajku a plujeme v mezinárodních vodách. Přepínám.

BOB BARKER: Lovíte v regionu 58.4.2 podle Úmluvy o zachování živých mořských zdrojů Antarktidy a máme na vás zatykač Interpolu.

THUNDER: Odplouváme a nelovíme. A co je to vůbec za loď? Vidím, že máte pirátskou vlajku. Co to je?

Sea Shepherd je nevládní nezisková organizace zaměřená na ochranu přírody, řekl Hammarstedt prostřednictvím tlumočnice. Máme v úmyslu *Thunder* zadržet – v námořní terminologii zatknout –, dodal.

THUNDER: Ne, ne. Negativní, negativní. Nemáte pravomoc zatknout tuhle loď. Nemáte pravomoc zatknout tuhle loď. Budeme pokračovat v plavbě, budeme pokračovat v plavbě, ale vy nemáte pravomoc zatknout tuhle loď, přepínám.

BOB BARKER: Máme pravomoc. Ohlásili jsme vaši polohu Interpolu a australské policii.

THUNDER: Dobře, dobře, naši polohu ohlásit můžete, ale nesmíte vstoupit na palubu tohoto plavidla. Nemůžete nás zatknout. Plujeme v mezinárodních vodách a budeme pokračovat.

BOB BARKER: Budeme vás sledovat a jste zatčeni. Otočte kurz na Fremantle v Austrálii.

Později jsem zjistil, že i když *Thunder* porušoval zákon, měl jeho kapitán pravdu: Hammarstedt neměl pravomoc nikoho zatýkat. Hrozba ale měla i tak kýžený efekt. Posádka *Thunderu*, která na zádi vyhazovala zbytky ryb přes palubu, zmizela v podpalubí. Gaunerská loď, přes tisíc tun vyztužené oceli, se rychle otočila, nakopla motory a snažila se uniknout menší a rychlejší lodi Sea Shepherd. Hammarstedt si 17. prosince 2014 ve 21:18 zaznamenal do lodního deníku:

„Bob Barker bude pokračovat v pronásledování rybářské lodi Thunder a bude informovat Interpol o její poloze.“⁶

* * *

Tak začalo nejdelší pronásledování ilegálního rybářského plavidla v dějinách mořeplavby. Následujících 110 dní, přes více než 11 550 námořních mil, tři oceány a dvě moře, se posádka Sea Shepherd hnala za *Thunderem* po neúprosné překážkové dráze ledových ker velikosti sportovních stadionů, zuřivou bouří, navzdory agresivním střetům a málem i jedné přímé srážce.

Většinu čtyřicetičlenné posádky *Thunderu* tvořili podle dokumentů později zabavených z lodi Indonésané, ale mezi důstojníky bylo sedm Španělů, dva Chilané a jeden Portugalec.⁷ Lodi velel chilský kapitán Luis Alfonso R. Cataldo. Pět Španělů pocházelo z La Coruňy v Galicii, což je jeden z nejhudších regionů Španělska, o němž se často mluví jako o „španělské Sicílii“, protože je domovem nejslavnějších zločineckých syndikátů v zemi známých pašováním drog, tabáku z černého trhu, a především nelegálně naložených ryb.

Na tom, proč bezohlední majitelé lodí pytláci na moři, není nic záhadného: nezákonný obchod s rybami a mořskými plody je globálně rostoucím odvětvím s odhadovanými ročními profity 160 miliard dolarů. Obchod s ilegálně naloženými rybami se během uplynulé dekády rozšířil, protože zdokonalování technologií – silnější radary, větší sítě, rychlejší lodě – umožnilo rybářským plavidlům drancovat oceán s pozoruhodnou efektivitou.

Thunder na tomto trhu patřil k nejlepším a v očích ochránců přírody nejhorším z Banditské šestky.⁸ Tuhle reputaci si vydobyl desítkami let nelegálního lovu hrozivě vyhlížející