

Inhoud

	Inleiding	9
1	De achtervolging van de Thunder	15
2	De eenzame patrouille	60
3	Een roestig koninkrijk	86
4	De schurkenvloot	106
5	De reis van de Adelaide	130
6	Gevangenis zonder tralies	145
7	Dieven in de nacht	171
8	De koppelbazen	201
9	Voorbij de volgende grens	221
10	Slavernij op zee	248
11	Overboord ermee	295
12	Vloeibare grenzen	319
13	Gewapend en gevaarlijk	348
14	De Somali Seven	375
15	De jacht op de jagers	412
	Epiloog – Een leegte	441
	Appendix – Het beteugelen van de wetteloosheid op zee	445
	Woord van dank	453
	Noten – Bronnen, literatuur, terzijdes	459
	Aanvullende literatuur	537
	Illustratieverantwoording	549
	Register	551

Inleiding

9

Zo'n honderd kilometer van de kust van Thailand werkte een dertigtal Cambodjaanse jongens en mannen dag in dag uit tot diep in de nacht blootsvoets op het dek van een vissersboot. Golven van vierehalve meter klommen omhoog tegen de zijanten van het schip en sloegen tegen de onderbenen van de bemanning. Het dek was door het stuivende zeewater en het grom zo glad als een ijsbaan. Het deinde onregelmatig op en neer door de ruwe zee en stormachtige wind en leek met alle lijnen, lieren en hoge stapels netten van tweehonderd kilo nog het meest op een hindernisbaan.

Ongeacht de omstandigheden duurde een dienst achttien tot twintig uur. 's Nachts gooide de bemanning de netten uit omdat de kleine zilverige vissen die ze wilden vangen – voornamelijk makreel en haring – dan dichter onder het oppervlak zwommen en beter te zien waren in het donkere water. Overdag, als de zon hoog aan de hemel stond, werd het wel 38 graden, maar de bemanning werkte aan één stuk door. Drinkwater was streng gerantsoeneerd. Op de meeste werkbladen krioeelde het van de kakkerlakken. Een houten uitneembare plank aan dek deed dienst als wc. 's Nachts werden de borden van de jongens door ongedierte van etensresten ontdaan. Ratten zwierven als zorgeloze stadseekhoorns over het schip, en de schurftige sloopshond tilde niet eens meer haar kop op als ze uit haar bak aten.

Wanneer de zeelieden niet aan het vissen waren, sorteerden ze de vangst en boetten ze de netten, die vaak scheurden. Een jongen in een met grom besmeurd hemd liet me trots zijn hand zien, waaraan twee vingers ontbraken. Ze waren afgerukt toen een net zich om een lierzwengel had gedraaid. Hun handen, die kapotgingen door de vissenschubben en ontveld raakten door de schurende netten, werden vrijwel nooit helemaal droog en zaten vol open wonden. De jongens naaiden diepe sneeën zelf dicht. Infecties waren aan de orde van de dag. Er was altijd genoeg amfetamine aan boord om de bemanning langer door te laten werken, maar gezagvoerders hadden zelden antibiotica in voorraad voor ontstoken wonden.

Op dit soort schepen worden matrozen vaak geslagen voor kleine misstappen, als ze een net niet snel genoeg boeten bijvoorbeeld of een makreel per ongeluk in een emmer voor zwaardvis of haring doen. Ongehoorzaamheid wordt niet als een licht vergrijp beschouwd, maar als een zwaar misdrijf. In 2009 voerde de VN een onderzoek uit onder circa vijftig Cambodjaanse mannen en adolescenten die aan Thaise vissersboten waren verkocht. Negenentwintig van de zeelieden die door VN-medewerkers werden gehoord zeiden dat ze hadden meegemaakt dat er een matroos door hun kapitein of een van de andere officieren werd gedood.

De jongens en mannen die doorgaans op deze schepen werken zijn meestal onzichtbaar voor de autoriteiten omdat ze illegale immigranten zijn. Op hun reis naar het onbekende zijn ze onbereikbaar voor de samenleving en verstoken van elke vorm van hulp omdat ze zich meestal op zogenaamde 'spookschepen' bevinden: ongeregisteerde vaartuigen die de Thaise overheid niet kan traceren. Ze spreken vrijwel nooit de taal van hun Thaise kapitein, kunnen niet zwemmen en hadden de zee nog nooit gezien omdat ze afkomstig zijn uit dorpen in het binnenland.

Vrijwel alle bemanningsleden hebben een schuld die ze moeten aflossen als onderdeel van hun contractarbeid, een arbeidssysteem van 'reis nu, betaal later' waarbij ze moeten werken om het geld terug te betalen dat ze hebben moeten lenen om illegaal een ander land binnen te komen. Een van de Cambodjaanse jongens sprak me aan en toen we eenmaal aan de praat waren, probeerde hij in gebroken Engels uit te leggen hoe ongrijpbaar die schuld werd zodra ze het zeegat uit waren. Hij wees naar zijn schaduw, deed alsof hij hem probeerde te pakken en zei: 'Kan niet vangen.'

Het leven op deze schepen is meedogenloos, maar in de winter van 2014 heb ik er vijf weken lang alles aan gedaan om op zo'n schip te komen. Het was al jaren bekend dat vissersboten op de Zuid-Chinese Zee, vooral in de Thaise vloot, gebruikmaken van zeeslaven, meestal migranten die vanwege schulden of onder dwang naar zee gaan. Het ergste zijn de langevaartschepen, die vaak honderden kilometers uit de kust vissen en soms meer dan een jaar op zee blijven, terwijl een moederschip ze van proviand voorziet en hun vangst aan land brengt. Geen enkele kapitein wilde mij en een fotograaf het hele eind naar die schepen brengen, een afstand van meer dan honderdtachtig kilometer. Daarom hopten we van boot naar boot – zeventig kilometer op de ene, zeventig op de volgende en zo verder – tot we ver genoeg uit de kust waren.

Toen ik de Cambodjanen gadesloeg, die, als een ploeg dwangarbeiders op zee, zongen om ervoor te zorgen dat ze de netten synchroon binnenhaalden, werd ik herinnerd aan een ongerijmdheid waarop ik telkens weer gestuit was in de jaren dat ik verslag deed van het leven op zee. Ondanks al zijn adembenemende schoonheid is de oceaan ook een afschuwelijk oord, waar duistere wrede daden worden gepleegd. De rechtstaat – die aan land vaak zo solide is, geschraagd en verhelderd door eeuwen van zorgvuldige woordsmederij, zwaarbevochten jurisdictiegrenzen en robuuste handhavingsstructuren – is op zee vloeibaar, als hij er al is.

11

Er waren nog meer tegenstrijdigheden. In een tijd waarin onze kennis over de wereld exponentieel is toegenomen, waarin heel veel informatie slechts een swipe of klik van ons verwijderd is, weten we verbijsterend weinig van de zee. Zeker de helft van de wereldbevolking woont op nog geen honderdvijftig kilometer van de oceaan, en koopvaardischepen nemen ongeveer 90 procent van het mondiale goederenvervoer voor hun rekening. Wereldwijd werken meer dan 56 miljoen mensen op zee op vissersboten en nog eens 1,6 miljoen op vrachtvaarders, tankers en andere koopvaardischepen. Toch is er weinig journalistieke aandacht voor deze maritieme wereld, behalve zo nu en dan voor Somalische piraten of een grote olieramp. Voor de meeste mensen is de zee domweg iets waar ze overheen vliegen, een groot schilderij in verschillende tinten blauw. Hoewel de zee soms onmetelijk en almachtig lijkt, is ze kwetsbaar en broos, deels omdat milieuvervuiling zich over grote gebieden verspreidt en niet stopt bij de arbitraire grenzen die kaartenmakers in de loop der eeuwen in oceanen hebben getekend.

Als een dissonant koor op de achtergrond hielden deze paradoxen me bezig tijdens mijn reizen die zich uitstrekten over 40 maanden, 400 000 kilometer, 85 vliegtuigen, 40 steden, alle continenten en meer dan 12 000 zeemijlen over alle 5 de oceanen en 20 andere zeeën. Die reizen leverden de stof voor dit boek, een verzameling verhalen over dit weerspannige onontgonnen gebied. Ik wilde niet alleen verslag doen van het lot van zeeslaven, maar de volledige cast van personages die over de woelige baren zwerven tot leven brengen. Tot die cast behoren waakzame milieubeschermers, wrakrovers, maritieme huursoldaten, ongenaakbare walvisjagers, offshore beslagleggers, medewerkers van drijvende abortusklinieken, clandestiene olielozers, ongrijpbare stropers, achtergelaten zeelui en overboord gezette verstekelingen.

Als kind was ik al dol op de zee, maar ik besloot pas jaren later, tijdens een ijzig koude winter in Chicago, om iets met die fascinatie te doen.

Nadat ik vijf jaar op de Universiteit van Chicago aan mijn promotie in de geschiedenis en antropologie had gewerkt, nam ik het besluit om mijn promotieonderzoek op een laag pitje te zetten en naar Singapore te vluchten voor een tijdelijk baantje als matroos en antropoloog in opleiding op een schip voor zeeonderzoek, de Heraclitus. In de drie maanden dat ik daar was is het schip niet één keer uitgevaren vanwege allerlei gedoe met papieren. Om de tijd te doden voerde ik gesprekken met bemanningsleden van andere schepen die in de buurt lagen.

12 Tijdens die maanden in de haven in Singapore kwam ik voor het eerst in aanraking met opvarenden van koopvaardij schepen en langevaartschepen en ik raakte gefascineerd door die mensen, door deze stam op doorreis. Voor iedereen die zijn leven op land leidt, zijn die zeevaarders grotendeels onzichtbaar. Ze hebben hun eigen taaltje, omgangsvormen, bijgeloof, sociale hiërarchie, tuchtregelingen, en, afgaande op de verhalen die ze me vertelden, lijst met vergrijpen en traditie van straffeloosheid. Hun wereld is ook een wereld waarin folklore evenveel gezag heeft als de wet.

In deze gesprekken werd vooral duidelijk dat het deels goedkoper is om goederen over zee te vervoeren dan door de lucht omdat de internationale wateren vrij zijn van nationale bureaucratieën en regels. Dat leidt tot allerlei ongecontroleerde activiteiten, van belastingontduiking tot het aanleggen van wapenvoorraden. De Amerikaanse overheid heeft ook niet voor niets de internationale wateren gekozen als locatie voor het ontmantelen van het chemische-wapenarsenaal van Syrië, het vasthouden en ondervragen van terreurverdachten en het dumpen van het lichaam van Osama bin Laden. Ondertussen hebben de visserij en de scheepvaart evenveel te lijden van de wetteloosheid op zee als ze ervan profiteren.

Ik heb mijn proefschrift nooit afgemaakt, maar ben in 2003 bij *The New York Times* gaan werken. In de daaropvolgende tien jaar, toen ik me het vak van journalist eigen maakte, stelde ik zo nu en dan tevergeefs voor om een reeks artikelen aan deze offshore wereld te wijden. Ik voerde elke overtuigende vergelijking aan die ik kon bedenken. De zeeën zijn een uitgebreid allegorisch buffet en bieden onschatbare mogelijkheden, betoogde ik. Dit twee derde deel van de planeet is journalistiek gezien maagdelijk terrein, stelde ik, omdat bijna geen enkele andere journalist zich er grondig in verdiept.

In 2014 raakte mijn toenmalige redacteur, Rebecca Corbett, geïnteresseerd in mijn voorstel en ze gaf me een goede raad: concentreer je meer op de mensen dan op de vissen, want als je je in de eerste plaats in de mensenrechten en arbeidsproblemen verdiept, komen de

milieukwesties vanzelf aan bod. Het eerste artikel in de reeks, die in *The New York Times* verscheen onder de titel *The Outlaw Ocean*, werd gepubliceerd in juli 2015, en het jaar daarna werden nog een stuk of tien artikelen gepubliceerd. Begin 2017 nam ik vijftien maanden verlof om extra onderzoek te doen voor dit boek.

Tijdens mijn reizen waren er veel verloren uurtjes waarin ik me verdiepte in boeken over de oceaan. Mensen ervaren en beschouwen de zee op talloze verschillende manieren; dat is altijd al zo geweest. De zee is een metafoor voor oneindigheid en een plek waar de zuiverste vorm van vrijheid heerst, zonder enige overheidsbemoeienis. Voor sommigen is de zee een mogelijkheid om te ontsnappen, maar voor anderen juist een gevangenis. De canon van de literatuur over de zee, vol verzwellende stormen, tot mislukken gedoemde expedities, schipbreukelingen en maniakale jagers, gaf een levendig beeld van een waterjungle en haar vrijgevochten schurken. Als vogels op de Galapagoseilanden, zonder natuurlijke vijanden, deden die mannen eeuwenlang precies wat ze wilden. Verrassend genoeg doen ze dat nog steeds. Ik hoop met dit boek een schets te geven die onze kennis over die mensen en dit gebied weer bij de tijd brengt.

13

‘Vertel verhalen, schrijf geen artikelen,’ maanden mijn redacteuren altijd. Om die reden heb ik niet zo vaak gebruikgemaakt van interviews aan de wal en getuigenissen uit de archieven, maar me vooral toegelegd op de verslaglegging vanaf de schepen zelf, zodat het boek meer het karakter kreeg van een persoonlijk reisverslag. Die schepen waren voornamelijk vissersboten, maar ook vrachtschepen en cruiseschepen, geneeskundige vaartuigen, drijvende wapenarsenalen, schepen van onderzoeks- en belangenorganisaties, en vaartuigen van de marine, de havenpolitie en de kustwacht.

Als je zo’n ambitieus onderwerp kiest, loop je het risico dat je project een mer à boire wordt, om maar eens een toepasselijke uitdrukking te gebruiken. Er waren momenten dat het verslagleggingsproces zo chaotisch verliep dat het meer weg had van acute ADD dan van journalistiek. Maar hoe meer ik reisde, hoe meer het ene verhaal tot het volgende leidde – geen van alle keurig afgerond, geen van alle duidelijk opgesplitst in goed en kwaad, schurk en held, jager en prooi. Net als de oceanen zelf waren de verhalen die bovenkwamen te veelomvattend om er één rechtlijnige vertelling van te maken. Daarom heb ik van de hoofdstukken een reeks essays gemaakt, in het vertrouwen dat lezers de punten op hun eigen manier met elkaar zullen verbinden en andere patronen zullen ontdekken dan ik.

14 Uiteindelijk heb ik me met dit project ten doel gesteld om te getuigen van een wereld die zelden wordt gezien. Het boek vertelt hoe een maritieme beslaglegger een tanker uit een Griekse haven laat verdwijnen naar de internationale wateren, en een arts zwangere vrouwen van de Mexicaanse kust naar open zee brengt om een abortus te verrichten die aan land verboden is. Het boekstaaft het werk van waakzame milieubeschermers, die in de Zuid-Atlantische Oceaan een door Interpol gezocht stropersschip achtervolgden en daarna in de Zuidelijke Oceaan het laatste walvisfabrieksschip van Japan opjoegen. In de Zuid-Chinese Zee belandde ik midden in een gewapende impasse tussen twee landen, die mensen uit elkaars land in gijzeling hielden. Voor de kust van Somalië kwam ik tijdelijk vast te zitten op een kleine houten vissersboot in een gebied waar het wemelde van de piraten. Ik zag een schip zinken, overleefde zware stormen en was erbij toen er op een schip bijna munitie uitbrak. Het schrijven van deze verhalen bracht me van een onderzeeër in de Zuidelijke IJszee en de Zuid-Atlantische Oceaan naar drijvende wapendepots in de Golf van Oman en boorplatforms in de Noordelijke IJszee en de Celebeszee.

Maar ondanks al het avontuur heb ik op die schepen over de hele wereld toch vooral gezien hoe jammerlijk slecht de oceaan wordt beschermd en hoeveel narigheid en ellende de mensen die op deze wateren actief zijn vaak ondervinden, en dat heb ik in dit boek proberen vast te leggen.

De achtervolging van de Thunder

De twee sterkste krijgers zijn tijd en geduld.
Lev Tolstoj, *Oorlog en vrede*

15

De jacht was drie dagen geleden geopend en kapitein Peter Hammarstedt tuurde ingespannen naar zijn radarscherm.¹ Sinds hij zijn schip, de Bob Barker, uit de haven van de Australische stad Hobart had geloodst, had hij onafgebroken dit uitgestorven deel van de Antarctische wateren afgezocht, speurend tussen de ijsbergen aan de horizon van de Zuidelijke IJszee. Toen hij op 17 december 2014 's avonds op de brug stond, gleden er drie rode puntjes over de radar.² Hij bekeek ze eens goed. Twee puntjes bewogen langzaam mee met de stroom; dat waren duidelijk ijsbergen. Maar het derde verplaatste zich met constante snelheid in de tegenovergestelde richting.

Hammarstedt liet de Bob Barker dichter naar het derde puntje toe glijden. In het eindeloze daglicht van de Antarctische zomer zag de uitkijkpost in het kraaiennest in de verte een zwerm zeevogels rondcirkelen achter een trawler. Hammarstedt greep naar een map. In die map zat de 'Paarse Lijst' van Interpol, een overzicht van 's werelds beruchtste stropersschepen en de silhouetten waaraan ze te herkennen waren. Hammarstedt bladerde in de map tot hij bij het profiel van het bekendste stropersschip ter wereld kwam: de Thunder, een schip van 61 meter onder Nigeriaanse vlag.³ Turend naar de trawler, die nu zo'n vijf kilometer van hem vandaan was, stelde hij vast dat het schip hetzelfde silhouet had als de Thunder. Hij glimlachte, haalde een keer diep adem en gaf het alarmsignaal – vijf korte stoten – om de manschappen te waarschuwen dat ze hun post moesten innemen. Hammarstedt had zijn prooi gevonden.

De in Stockholm geboren Hammarstedt was vrijwel direct na de middelbare school, op achttienjarige leeftijd bij Sea Shepherd gaan werken. Met zijn kinderlijke gezicht en slungelige lijf had hij niet veel



Kapitein Peter Hammarstedt op de brug van de Bob Barker

van een zeebonk. Hij was vormelijker in de omgang dan je zou verwachten van een man van dertig die al meer dan tien jaar op zee zat. Zelfs zijn bondige e-mails waren keurig ingedeeld en voorzien van punten en komma's. Hij had de gewoonte om zijn potloden en pennen op een rij te leggen voor hij aan zijn bureau plaatsnam: een ordelijke man in een onordelijke werkring. Hammarstedt had meegedaan aan vrijwel alle belangrijke campagnes van Sea Shepherd sinds 2003, onder meer aan tien missies waarbij jacht werd gemaakt op Japanse walvisvaarders in Antarctica. In de ogen van zijn bemanning was hij met zijn strenge voorkomen een jongeman die zijn werk serieus nam en in spannende situaties altijd het hoofd koel hield.

Sea Shepherd zat niet alleen achter de Thunder aan om het recht te laten zegevieren of een bedreigde vissoort te beschermen. De organisatie wilde ook de halfslachtige handhaving van wetten op zee aanscherpen. Eigenlijk is het al te veel eer voor die wetten als je ze halfhartig noemt. Op de immens uitgestrekte wereldzeeën zijn stropers vrijwel onvindbaar en hebben ze weinig reden om angstig over hun schouder te kijken. Wetten zijn op zee even onduidelijk als de waterige grenzen vaag zijn, en de meeste overheden ontbreekt het aan interesse en aan middelen om de jacht op hen te openen. Destijds stonden op de Paarse Lijst van Interpol slechts zes stropersschepen die al tientallen jaren uit handen van de autoriteiten wisten te blijven en de 'Bandit 6' waren gedoopt – de enige schepen ter wereld die die onderscheiding hadden gekregen. Jarenlang hadden ze straffeloos hun gang kunnen gaan.⁴

Honderden kilometers van de veilige kust deden Hammarstedt en

zijn bemanning het gevaarlijke politiewerk dat overheden nalieten. Hoewel men de officieren van de Thunder beschouwde als de ergste illegale vissers ter wereld, was geen enkel land bereid of in staat om hen op te sporen. Maar de organisatie van Hammarstedt, de non-profit maritieme milieuorganisatie Sea Shepherd, nam de uitdaging aan. De groep riep zichzelf uit tot pro-Deopremiejagers en achtervolgde het stroperschip in dit desolate deel van de oceaan aan de onderkant van de aarde, diep in de Antarctische wateren. Het was een strijd van stoutmoedig activisme tegen hardnekkige criminaliteit.

Hammarstedt nam via de radio contact op met Siddharth Chakraborty, de gezagvoerder van de Sam Simon, een ander schip van Sea Shepherd, dat vanwege motorproblemen later uit de haven was vertrokken. Beide schepen van Sea Shepherd waren voorzien van maritieme camouflagestrepen en hadden een opengesperde haaienbek op de punt van de romp. Boven de voorsteven wapperde een variant van de Jolly Roger, de piratenvlag: een doodshoofd met daaronder kruislings een drietand en een herdersstaf. ‘Ik denk dat we de Thunder gevonden hebben,’ zei Hammarstedt. ‘Er liggen verschillende boeien in het water en we hebben het schip visueel geïdentificeerd.’

17



De Bob Barker

Terwijl Hammarstedt met een snelheid van drie knopen steeds dichterbij kroop, zei een bemanningslid dat hij op de achterkant van de trawler ‘Thunder, Lagos’ zag staan. Hammarstedt maakte zich via de marifoon bekend aan zijn tegenstander.⁵

BOB BARKER: ‘Thunder, Thunder, Thunder. Hier de Bob Barker. U vist illegaal.’