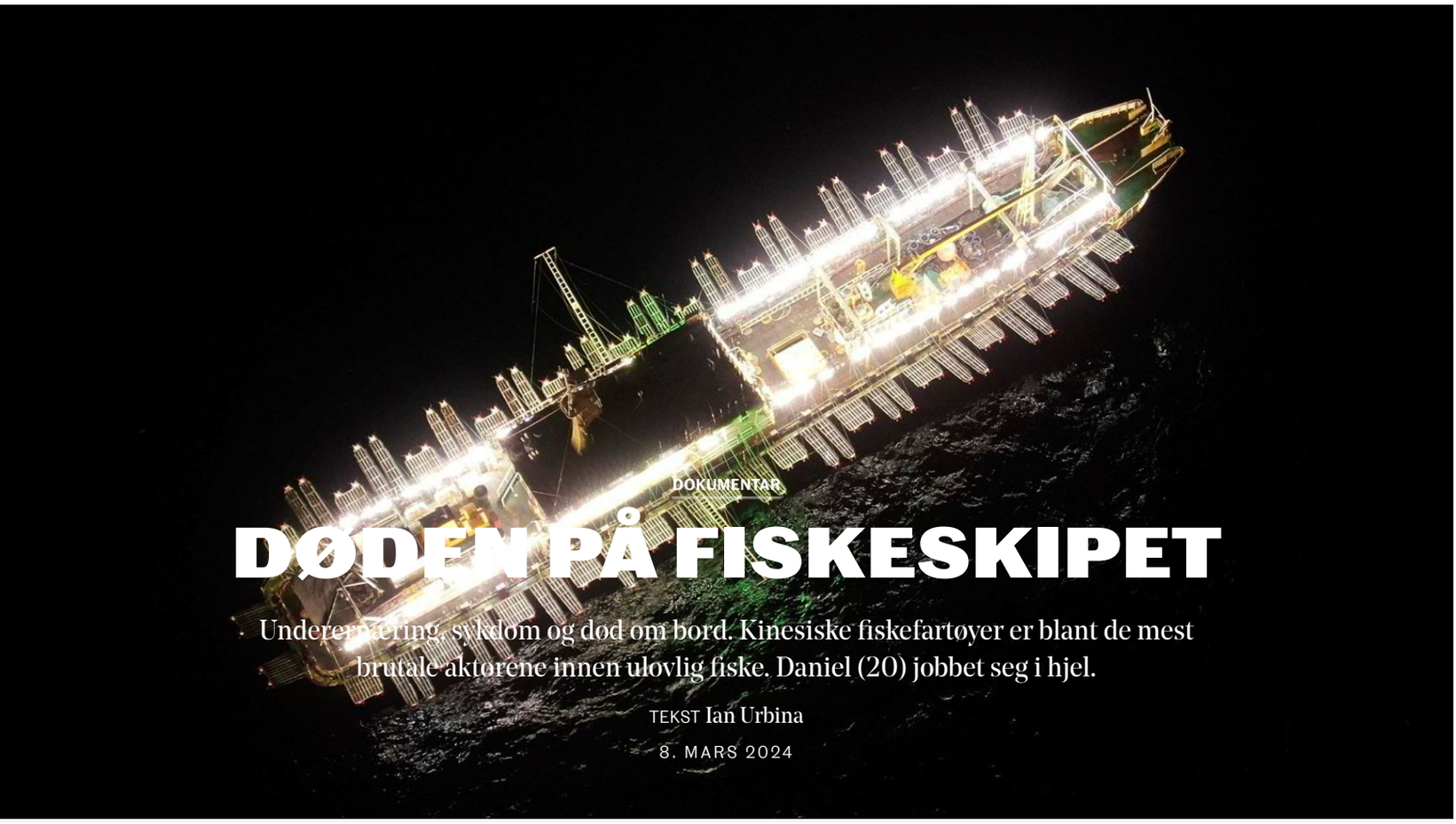
DNMagasinet D2 Smak



DOKUMENTAR

DØDEN PÅ FISKESKIPET

Underernæring, sykdom og død om bord. Kinesiske fiskefartøyer er blant de mest brutale aktørene innen ulovlig fiske. Daniel (20) jobbet seg i hjel.

TEKST Ian Urbina

8. MARS 2024

Det kinesiske blekksprutfartøyet «Zhen Fa 7» er lyst opp av flere hundre lyspærer store som bowlingkuler. Lyset brukes for å lokke blekkspruten opp fra dybden. Foto: Einar Ollua/Esteban Medina San Martin

Montevideo, Uruguay. I morgentimene 8. mars 2021 duret en liten oppblåsbar båt med påhengsmotor i all hemmelighet inn i landets største havn for å losse av en døende dekksarbeider, før den hastet av gårde.

Dekksarbeideren, en spinkel 20 år gammel indonesisk mann ved navn Daniel Aritonang, hadde vært til sjøs i halvannet år. Han jobbet på den kinesiske blekksprutbåten «Zhen Fa 7». Nå ble han dumpet ved kaien, knapt ved bevissthet, med to blåøyer, blåmerker langs sidene av kroppen og merker av tau rundt halsen. Føttene og hendene hans var hovne, store som meloner.

Ambulansepersonell la Aritonang i en ambulanse og fraktet ham til et nærliggende sykehus. Jesica Reyes, en lokal tolk, ble tilkalt. Da hun ankom, fant hun Aritonang i ambulansegarasjen. Han fortalte henne at han hadde blitt slått, kvalt og sultet i flere dager. Mens leger tok ham med

THE OUTLAW OCEAN PROJECT

Denne reportasjen er skrevet av The Outlaw Ocean Project, en ideell journalistisk organisasjon fra Washington, D.C. Ian Urbina, Joe Galvin, Maya Martin, Susan Ryan, Daniel Murphy og Austin Brush er journalistene bak saken.

De siste fire årene har organisasjonen undersøkt Kinas sjømatindustri. Prosjektet har avdekket grove menneskerettighetsbrudd, som tvangsarbeid, vold, menneskehandel og død.

Alle aktører som er omtalt i prosjektet er kontaktet. Her er svarene deres.

Prosjektet er finansiert av blant annet The Pulitzer Center, The Judith Neilson Institute, The Fund for Investigative Journalism, Humanity United.

til akuttmottaket, begynte han å gråte og skjelve.

– Vær så snill, hvor er vennene mine? spurte han henne, og hvisket:

– Jeg er redd.

Daniel Aritonang dro til sjøs etter at han gikk ut fra videregående i 2018. Foto: Daniel Aritonang/Instagram

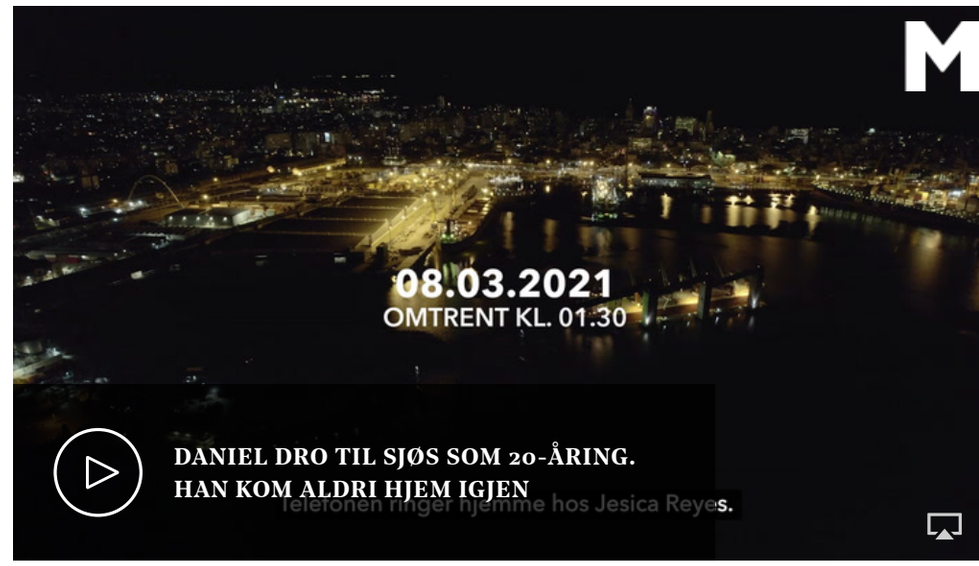
Jesica Reyes er en av de få tolkene i Montevideo som snakker det indonesiske språket bahasa. Foto: Jesica Reyes/Facebook

FISKEFLÅTEN

Montevideo, en av verdens travleste havner, er populær blant kinesiske blekksprutbåter. Flere hundre av dem har de siste årene jaget blekksprut i rike fiskeområder på åpent hav utenfor Sør-Amerikas sørøstlige kyst. Skipene trekkes mot Montevideo for drivstoff, reparasjoner og forsyninger, delvis fordi alternativer som Brasil, Argentina eller Falklandsøyene enten er for dyre eller stengt for dem.

Mange i mannskapene på de kinesiske skipene er indonesiske, og når de ankommer Montevideo døde eller syke, kontakter havnemyndighetene Reyes, som er blant de få tolkene i byen som snakker bahasa, Indonesias offisielle språk. Hun blir ofte ringt for å ta seg av familiene til døde arbeidere. I løpet av det siste tiåret er det i gjennomsnitt blitt levert en død kropp annenhver måned til denne havnen, hovedsakelig fra kinesiske blekksprutfiskefartøyer.

Da Aritonang tok jobben på «Zhen Fa 7», ble han en del av det som kan være den største maritime operasjonen verden noensinne har sett. Drevet av verdens umettelige appetitt på sjømat, har Kina på dramatisk vis utvidet fiskeflåten på åpent hav i fjerne farvann til så mange som 6500 skip. Det er mer enn dobbelt så mange som den nærmeste konkurrenten. Kina eier og driver havneterminaler i mer enn 90 havner verden over, og landet har også kjøpt seg politisk lojalitet, særlig i kystland i Sør-Amerika og Vest-Afrika.



Kina er blitt verdens ubestridte supermakt i sjømatindustrien, men posisjonen har kommet med en pris. Fiske er rangert som verdens farligste jobb, og etter mange målestokker er forholdene på kinesiske blekksprutfartøyer blant de mest brutale. Gjeldsbinding, menneskehandel, vold og død er vanlig i flåten.
Da Environmental Justice Foundation intervjuet 116 indonesiske besetningsmedlemmer på kinesiske fiskefartøyer mellom september 2020 og august 2021, svarte rundt 97 prosent at de hadde opplevd former for gjeldsbinding eller beslagleggelse av lønn. 58 prosent svarte at de hadde sett eller opplevd fysisk vold.

Flåten er også rangert som den største aktøren innenfor ulovlig fiske i verden. En gjennomgåelse av ulovlige fiske mellom 1980 og 2019, bestilt av Europaparlamentet og utført i 2022, viste at nesten halvparten av tilfellene der fartøyet ble identifisert, ble begått av blekksprutfartøyer.

Besetningsmedlemmer på «Zhen Fa 7» holder en stor blekksprut. Skipet hadde 20 besetningsmedlemmer fra Kina og ti fra Indonesia. Foto: Ferdi Arnando/Facebook

TVANGSARBEID

Sammenlignet med andre land har Kina vært mindre lydhøre for internasjonale regler og mediepress når det gjelder arbeideres rettigheter og havbevaring. Landet har også vært mindre transparent rundt fiskebåter og prosesseringsanlegg, forteller Sally Yozell. Hun er direktør for Environmental Security Program ved Stimson Center, en forskningsorganisasjon i Washington, D.C.

Siden mesteparten av sjømaten som konsumeres i USA og Europa fanges av kinesiske skip eller prosesseres i Kina, er det vanskelig for selskaper å vite om produktene de selger er knyttet til ulovlig fiske eller menneskerettighetsbrudd, ifølge Yozell.

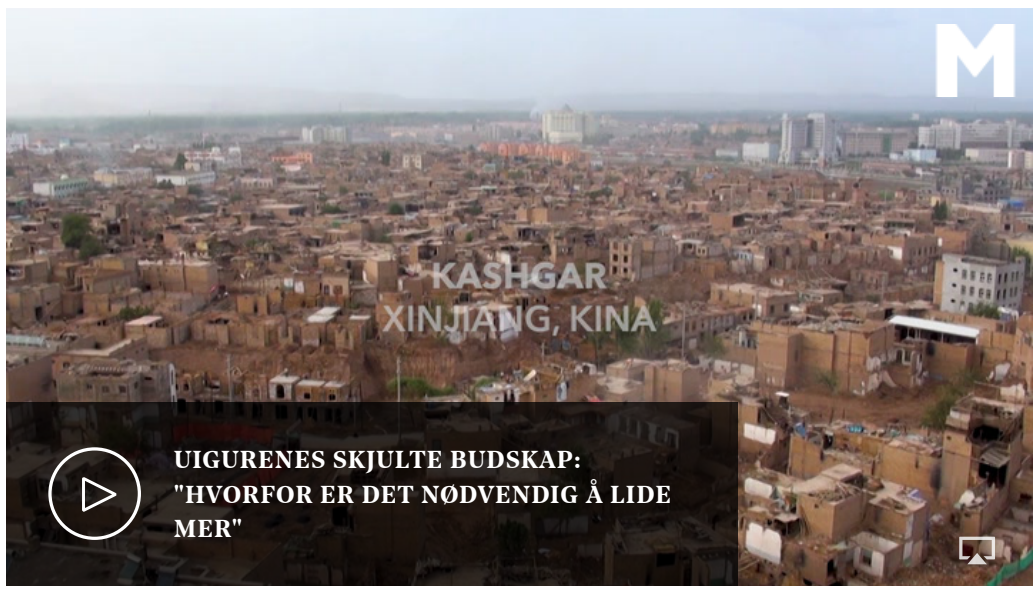
Når sjømaten når land, går den ofte gjennom prosesseringsanlegg i Kina der uiguriske arbeidere blir brukt. I løpet av det siste tiåret har den kinesiske regjeringen tvangsflyttet uiguriske arbeidere, lastet dem på tog, fly og busser under streng sikkerhetskontroll, og sendt dem til prosesseringsanlegg på andre siden av landet i Shandong-provinsen på østkysten.

I 2022 uttalte FN at kinesiske regjeringsdokumenter indikerer at tvang blir brukt for å plassere «overflødige arbeidere» i arbeidsoverføringsprogrammer. Samme år uttrykte Den internasjonale arbeidsorganisasjonen «dyp bekymring» over Kinas arbeidspolitikk i Xinjiang, og pekte på at tvang var en del av overføringene.

Ved å søke i nyhetsbrev fra selskaper, årsrapporter og artikler fra kinesiske statsmedier, har The Outlaw Ocean Project funnet mer enn tusen uigurer og andre muslimske minoritetspersoner, som er blitt sendt for å jobbe i minst ti prosesseringsanlegg for sjømat.

Den kinesiske regjeringen styrker henter også arbeidere fra Nord-Korea til sjømatindustrien, hovedsakelig til prosesseringsanlegg i det nordøstlige Kina. Den nordkoreanske regjeringen har de siste 30 årene sendt innbyggere for å jobbe i fabrikker i Russland og Kina. De er blitt tvunget til å sette 90 prosent av inntektene sine – som tilsvarer hundrevis av millioner dollar hvert år – inn på kontoer som kontrolleres av regjeringen.

I november 2022 var det over 80.000 nordkoreanere ansatt i kinesiske grensebyer, blant dem hundrevis på sjømatfabrikker. Videoer fra det kinesiske sosiale mediet Douyin viser nordkoreanske kvinner som jobber på sjømatfabrikker i Dandong og Dongguang, så sent som i november 2022.



DRO TIL SJØS

Blekksprutskipet «Zhen Fa 7» begynte reisen 29. August 2019. Da forlot skipet havnen i Shidao, i den kinesiske Shandong-provinsen, og seilte til havnen i Busan i Sør-Korea for å hente mannskapet fra Indonesia.

Det var tid for fest. Den siste uken i august markerer begynnelsen på høstfisket i Kina. Mer enn 20.000 skip drar til sjøs hvert år. Landsbybeboerne i Shidao sendte opp fyrverkeri, trommet og hang røde flagg på fiskebåtene for å feire sesongens start. Tre dager etter at «Zhen Fa 7» dro til sjøs, lød overskriften i en regionsavis: «Åpne opp havet! La oss vekke appetitten vår og spise sjømat.»

Hvert år drar tusenvis av fiskebåter ut fra havnebyen Shidao i Kina. Foto: Dazhong Daily

Daniel Aritonang jobbet hardt for å få en stilling ombord i «Zhen Fa 7». Etter å ha fullført videregående skole i 2018, slet han med å finne seg jobb. Arbeidsledigheten i Indonesia var høy: over fem prosent nasjonalt og mer enn 16 prosent blant unge. Derfor ble han med da vennen Hengki Anhar foreslo at de skulle dra til sjøs sammen. Venner og familie ble overrasket, for kravene til jobben var strenge og lønnen var lav. Men en jobb var en jobb, og både han og Anhar trengte en desperat.

– På land spør de om hvilke ferdigheter jeg har, sier Hengki Anhar og forklarer hvorfor han bestemte seg for å dra til sjøs:

– For å være ærlig, har jeg ingen.

Sommeren 2019 kontaktet Aritonang og Anhar PT Bahtera Agung Samdura, et bemanningsbyrå i Sentral-Java. I den maritime verden, rekrutterer og leverer bemanningsbyråer arbeidere til fiskebåter, og tar seg av alt fra lønnsslipper, arbeidskontrakter og flybilletter til havneavgifter og visumbehandling.

Den 5. juli 2019, etter byråets instruksjoner, tok Aritonang og Anhar en båt til Java og dro deretter til Tegal. Der tok de en medisinsk undersøkelse og overleverte passene og bankdokumentene sine, sammen med flere passbilder og kopier av fødselsattestene sine. PT Bahtera har ikke lisens til å operere, ifølge offentlige papirer. Selskapet har ikke besvart henvendelsene om en kommentar.

Daniel Aritonang vokste opp i en liten landsby i Indonesia. Her er familiens hjem. Foto: Sihkami Denting/The Outlaw Ocean

De neste to månedene ventet de i Tegal for å høre om de fikk jobben. Pengene ble knappe. Gjennom Facebook Messenger skrev Aritonang til vennen Firmandes Nugraha og ba om hjelp til å betale for mat. Nugraha oppfordret ham til å dra hjem.

– Du kan ikke engang svømme, minnet Nugraha ham om.
Etter hvert fikk de jobben, og 2. september dukket Aritonang opp på et Facebook-bilde fra Busan. Sammen med andre indonesiere ventet han på å komme i gang på fiskefartøyene.

Samme dag gikk Aritonang og Anhar om bord på «Zhen Fa 7», og skipet satte kurs over Stillehavet. De var over 30 menn: 20 fra Kina, de resterende fra Indonesia.

Daniel Aritonang (til venstre) fikk jobb på fiskebåten «Zhen Fa 7» gjennom bemanningsbyrået PT Bahtera Agung Samdura Office. Her er han sammen med Hengki Anhar og andre indonesiere som jobbet på skipet. Foto: Ferdi Arnando/Facebook

KAMPEN OM HAVET

På store deler av det 20. århundre ble fiske i fjerne farvann dominert av Sovjetunionen, Japan og Spania. Disse flåtene ble mindre etter Sovjetunionens kollaps, og etter at nye arbeids- og miljøstandarder gjorde fisket dyrere. I løpet av denne perioden investerte Kina milliarder av dollar i sin flåte. Nye teknologier ble tatt i bruk for å innta en svært lukrativ bransje. Kina forsøkte også å styrke sin posisjon ved å bygge egne prosesseringsanlegg, fryselagre og fiskehavner i utlandet.

Dette lyktes langt over forventningene. Kina er nå blitt verdens ubestridte sjømat-supermakt. I 1988 fanget landet 90.000 tonn sjømat; i 2020 fanget det 2,2 millioner tonn. Ingen annen nasjon kommer i nærheten.

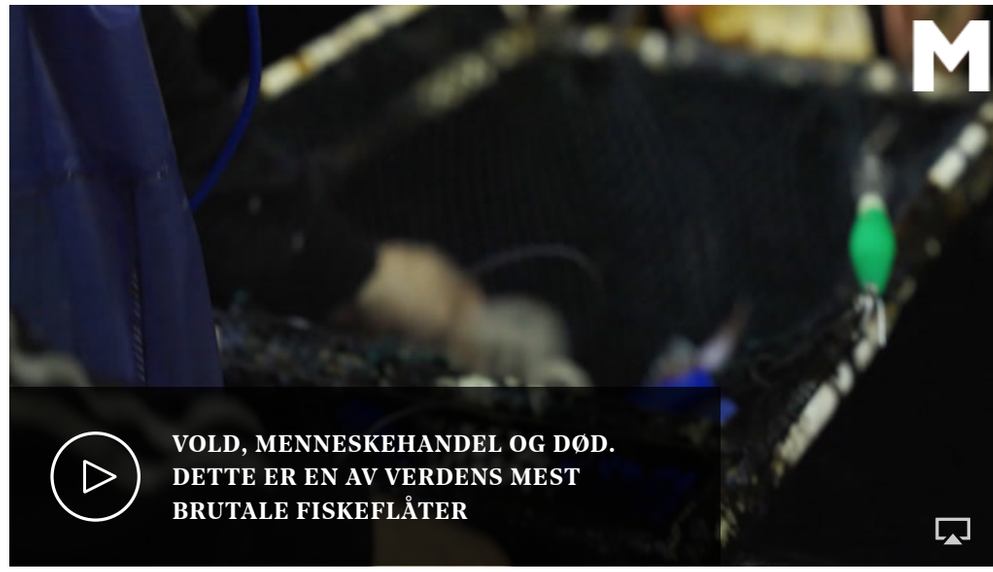
Kinesiske fiskebåter på vei gjennom Qiongzhou-stredet på vei mot Sør-Kina-havet. Foto: Yang Guanyu/Xinhua News Agency

– Mange land engasjerer seg i destruktive fiskepraksiser, men Kina skiller seg ut på grunn av størrelsen og fordi flåten brukes til geopolitiske ambisjoner, sier Ian Ralby.

Han er administrerende direktør for I.R Consilium, et globalt konsulentselskap som jobber med maritim sikkerhet.

– Ingen andre har den samme graden av statlig eierskap i denne bransjen. Ingen andre har en lov som pålegger fiskefartøyene deres å aktivt samle inn og overlevere etterretning til regjeringen. Og ingen andre inntar aktivt andre lands farvann på samme måte.

Ifølge Greg Poling, seniorforsker ved Center for Strategic and International Studies, er det ikke alle kinesiske fiskefartøyer som faktisk fisker. Hundrevis av dem fungerer i stedet som en slags sivil milits som jobber med å fremme territorielle krav mot andre nasjoner. Mange av disse kravene dreier seg om olje- og gassreserver. For kineserne er det å ta kontroll over Sør-Kina-havet en del av det samme prosjektet som å ta kontroll over Hongkong og Taiwan. Målet er å gjenerobre «tapt» territorium og gjenopprette Kinas tidligere storhet.



En kurv full av blekksprut fra et kinesisk fiskefartøy i Stillehavet. Foto: Ed Ou/The Outlaw Ocean Project

Kina har hovedsakelig økt størrelsen på flåten ved hjelp av statlige subsidier. I 2018 passert subsidiene syv milliarder dollar årlig. Ingen andre land i verden bruker så mye penger på fiskesubsidier. Det meste går til drivstoff og nye båter. Havforskere anser disse subsidiene som skadelige, fordi de utvider størrelsen og effektiviteten til fiskeflåten, noe som utarmer allerede reduserte fiskebestander.

Enric Sala, direktør for National Geographics prosjekt Pristine Seas, sier at mer enn halvparten av alt fiske på åpent hav ville vært ulønnsomt uten disse subsidiene. Å fange blekksprut er den minst lønnsomme formen for fiske av alle.

Kina styrker også flåten med støtte til logistikk, sikkerhet og etterretning. Det sender for eksempel oppdateringer om størrelsen og plasseringen til blekksprutkoloniene, slik at fartøyene kan jobbe koordinert.

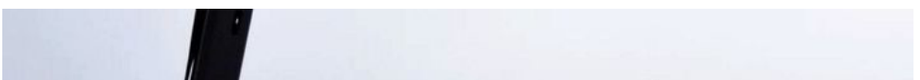
«Zhe Pu Yuan 98» er både et flytende sykehus og en blekksprutfiskebåt. Her ligger det utenfor Galápagosøyene. Foto: Ben Blankenship/The Outlaw Ocean

I juli 2022 så en reporter en armada på omtrent 260 kinesiske blekksprutfiskefartøyer som fisket på samme sted vest for Galápagosøyene. Gruppen trakk plutselig opp ankrene, nesten samtidig, og flyttet hundrevis av mil sørøst.

– Denne type koordinering er utypisk, sier Ted Schmitt, direktør for Skylight, et selskap som overvåker havet.

– Fiskefartøyer fra de fleste andre land ville ikke jobbet sammen i denne skalaen.

Den amerikanske kystvakten border et kinesiske fiskeskip utenfor Galapagos-øyene. Foto: Hunter Schnabel/US Coast Guard



En argentinsk soldat holder en kinesisk fiskebåt under oppsyn etter at den ble tatt for ulovlig fiske i argentinsk farvann. Foto: AFP

KRIMINALITET PÅ HAVET

De siste fire årene har The Outlaw Ocean Project gjort en omfattende undersøkelse av arbeidsforhold, brudd på menneskerettigheter, og miljøkriminalitet i sjømatnæringen. Reporterne har intervjuet kapteiner og gått om bord på kinesiske skip i Sør-Stillehavet, nær Galápagosøyene; i Sør-Atlanterhavet, nær Falklandsøyene; i Atlanterhavet, nær Gambia; og i Japanhavet, nær Korea.

Besøkene avdekket brudd på menneskerettigheter og arbeidslivsregler. Arbeidsdagene på mange kinesiske fiskefartøy er 15 timer, seks dager i uken. Oppholdsrommene er trange. Skader, underernæring, sykdom og vold er vanlig.

På en tur i februar 2022, gjennomført med hjelp av den amerikanske miljøorganisasjonen Sea Shepherd, ble reporterne invitert om bord på et kinesisk blekksprutfiskefartøy nær Falklandsøyene. Kapteinen ga reporterne tillatelse til å bevege seg fritt så lenge de ikke oppgir skipets navn.

For å kommunisere med mannskapet på de kinesiske fiskefartøyene brukte reporterne flasker med ris, penn, sigaretter, godteri og spørsmål skrevet på et ark, som ble kastet fra skip til skip. Foto: Youenn Kerdavid/Sea Shepherd Global

The Outlaw Oceans grunnlegger, journalist Ian Urbina leser beskjeden fra et besetningsmedlem på et kinesisk blekksprutfiskefartøy. Den ble kastet fra skipet i en plastflaske. Foto: Youenn Kerdavid/Sea Shepherd Global

Det tyngste arbeidet skjer om natten, når blekksprutskipet fisker. Skipene har hundrevis av lys på størrelse med bowlingkuler, som henger på stativer på begge sider av skipet. Lyktene brukes til å lokke blekksprut opp fra dypet.

Når blekkspruten trekkes inn, ser skipets dekk ut som et sterkt opplyst bilverksted der et oljeskift har gått alvorlig galt. Purpurfarget blekk spruter ut når blekkspruten dras om bord. Blekket koagulerer i løpet av minutter og legger seg som et glatt, slimete lag på dekket. Siden blekksprut har høye nivåer av ammoniakk i vevet sitt for å få oppdrift, lukter det sterkt urin om bord.

Skipet hadde omtrent 50 «jigger» hengende på hver side, hver operert av en automatisk snelle. Besetningsmedlemmer som var plassert rundt dekket, var ansvarlige for å overvåke to eller tre sneller om gangen, for å forsikre seg om at de ikke satt fast. Mennenes tenner var gulfarget av røyking, huden deres blek og ufrisk. Skarpt utstyr og konstant fuktighet gjorde hendene deres opprevet og svampete.

Blekksprutfiske på et kinesisk fartøy i Stillehavet. Mannskapet bruker store lyspærer for å tiltrekke seg blekkspruten.

To kinesiske dekksarbeidere iført lyse oransje redningsvester sto på dekk og passet på de automatiske snellene. Den ene var 28 år gammel, den andre 18. Det var første gang de var til sjøs, og de hadde signert toårs kontrakter. De tjente omtrent 10.000 dollar i året, men hvis de mistet en dags arbeid på grunn av sykdom eller skade, ble tre dagers lønn trukket fra. Den eldste dekksarbeideren fortalte at han hadde sett en mann brekke armen da han mistet kontrollen på en jigger.

Kapteinen ble på broen, men en annen offiser fulgte reporterne tett. På et tidspunkt ble offiseren kalt bort, og den yngste dekksarbeideren gikk inn i en mørk korridor for å hviske sin bønn om hjelp.

– Passene våre ble tatt fra oss, sa han.

– De vil ikke gi dem tilbake.

I frykt for å bli overhørt stoppet han å snakke, og begynte han å skrive på mobiltelefonen sin:

«Kan du ta oss med til ambassaden i Argentina?»

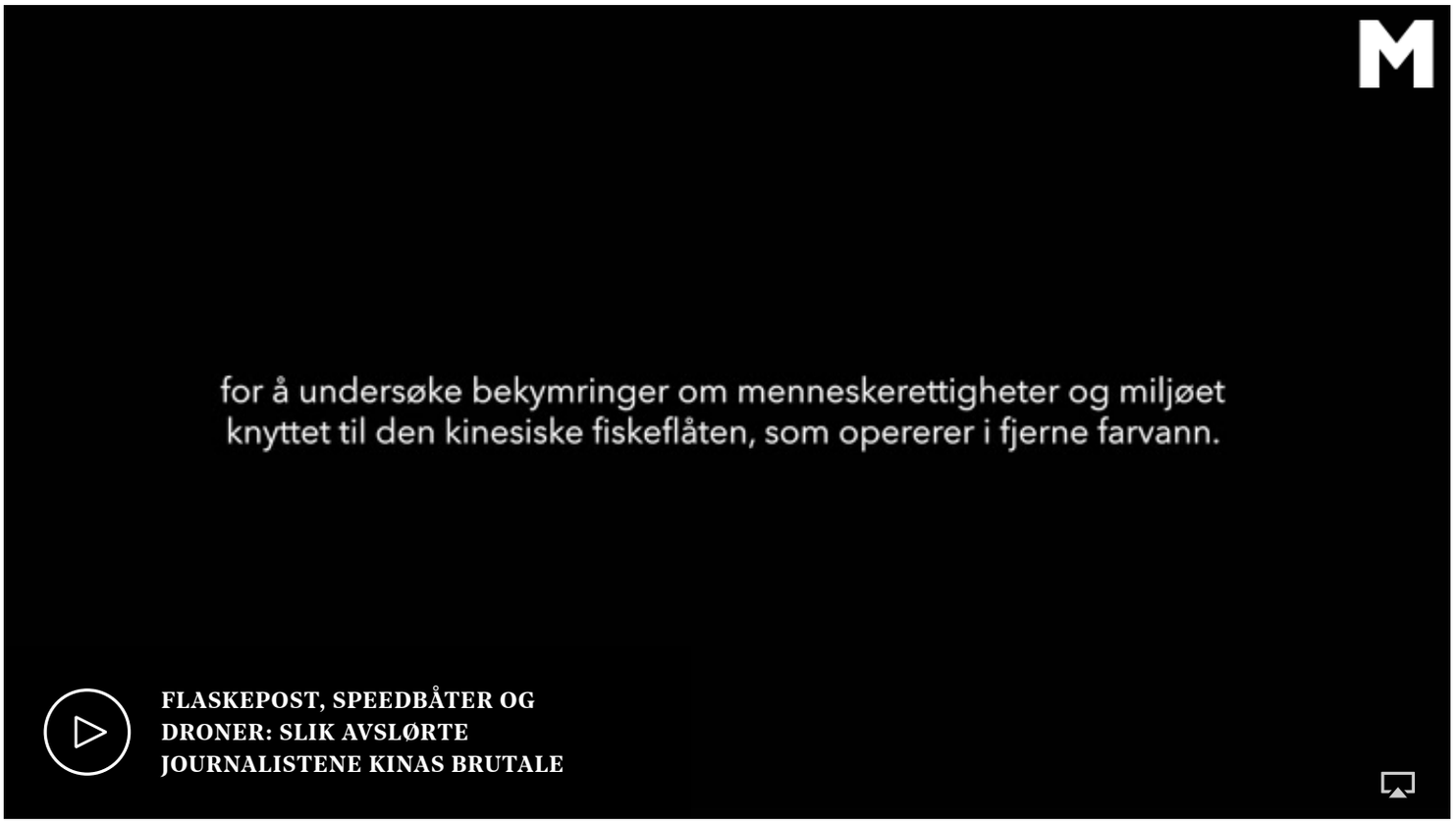
«Jeg kan ikke si for mye akkurat nå, siden jeg fortsatt må jobbe på skipet. Hvis jeg gir for mye informasjon kan det skape problemer om bord,» skrev han.

– Vær så snill å ta kontakt med familien min, sa han før han brått avbrøt samtalen da offiseren kom tilbake.

Fortellinger om dekksarbeidere som holdes fanget på disse skipene, fortsetter å dukke opp. I juni 2023 ble en flaske skyllet opp på en strand i Maldonado i Uruguay, med en melding fra en fortvilet dekkarbeider på et annet kinesisk blekksprutfiskefartøy.

«Hei, jeg er et besetningsmedlem på skipet Lu Qing Yuan Yu 765, og jeg ble låst inne av selskapet. Når du ser dette papiret, kan du hjelpe meg med å ringe politiet! S.O.S. S.O.S.»

Eieren av skipet, Qingdao Songhai Fishery, sier at anklagene er fabrikkert av besetningsmedlemmer.



***

Aritonang ble alvorlig syk mot slutten av januar 2021. Øyehviten ble gul, bena og føttene hovnet opp og verket. Han mistet appetitten og evnen til å gå. Mest sannsynlig led han av en sykdom kjent som beriberi, som skyldes mangel på vitamin B1, også kjent som tiamin. Ofte kjent som «ris-sykdom», har den brutt ut på skip, fengsel, asyler og flyktningleirer – hvor som helst hvor kostholdet hovedsakelig har bestått av hvit ris eller hvetemel, begge fattige kilder til tiamin. Når beriberi oppstår på skip, anses det som en mulig indikator på ulovlig omsorgssvikt, for sykdomen virker langsomt, og den er mulig å behandle og reversere, ifølge rettsmedisinske patologer.

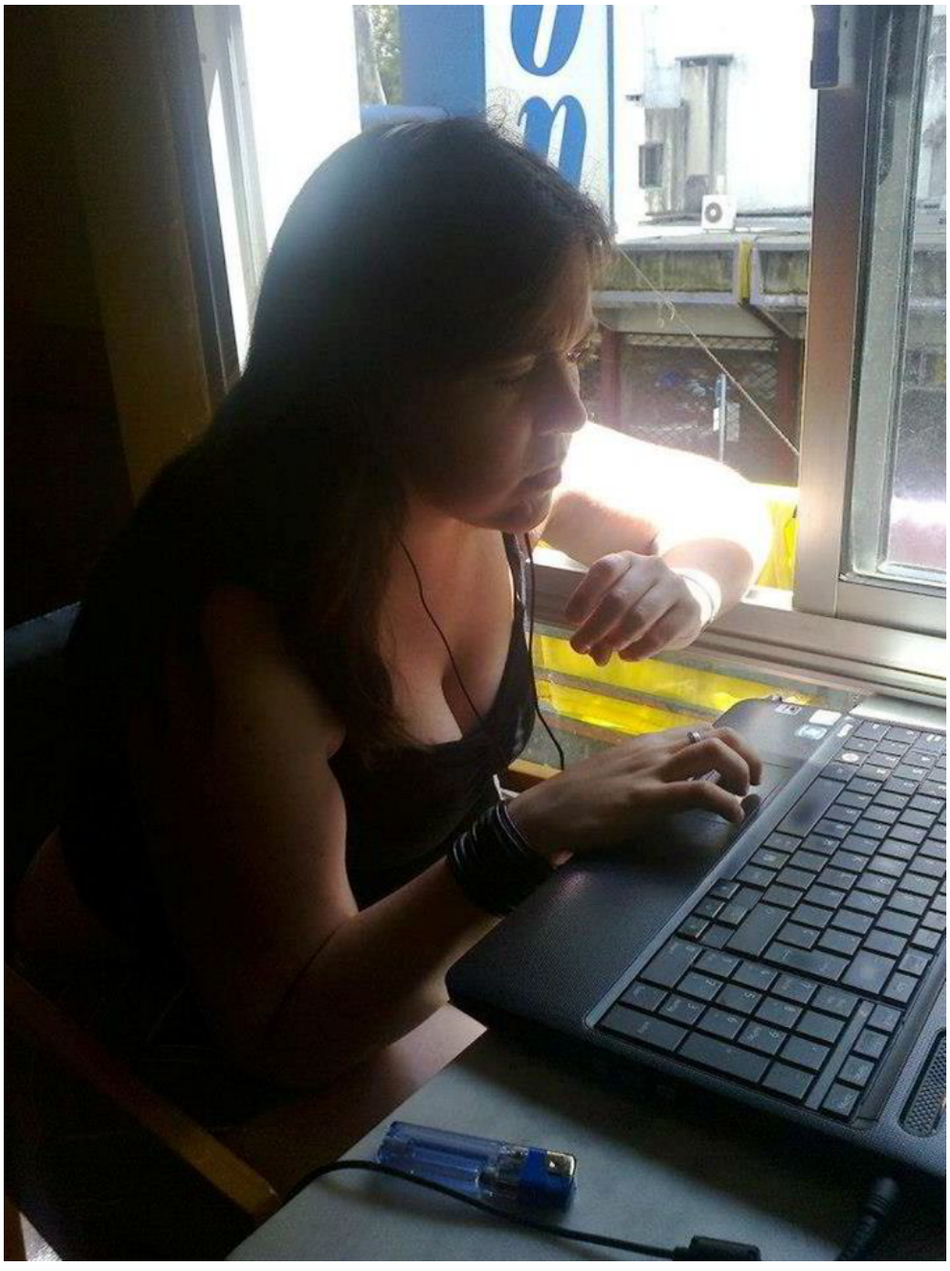
De andre indonesierne om bord bønnfalt kapteinen om å få Aritonang til land for å få medisinsk hjelp, men kapteinen nektet. Senere, da Anhar, Aritonangs venn og besetningsmedlem på skipet, ble spurt om å forklare kapteinens avslag, svarer han:

– Det var fortsatt mye blekksprut. Vi var midt i en operasjon.

I februar kunne ikke Aritonang lenger stå oppreist. Han stønnet av smerte, og gled inn og ut av bevissthet. Det opprørte indonesiske mannskapet truet med å streike.

– Vi var alle mot kapteinen, sier Anhar.

Kapteinen ga til slutt etter. 2. mars ble Aritonang overført til tankskipet «Marlin», som seks dager senere dumpet ham i Montevideo.

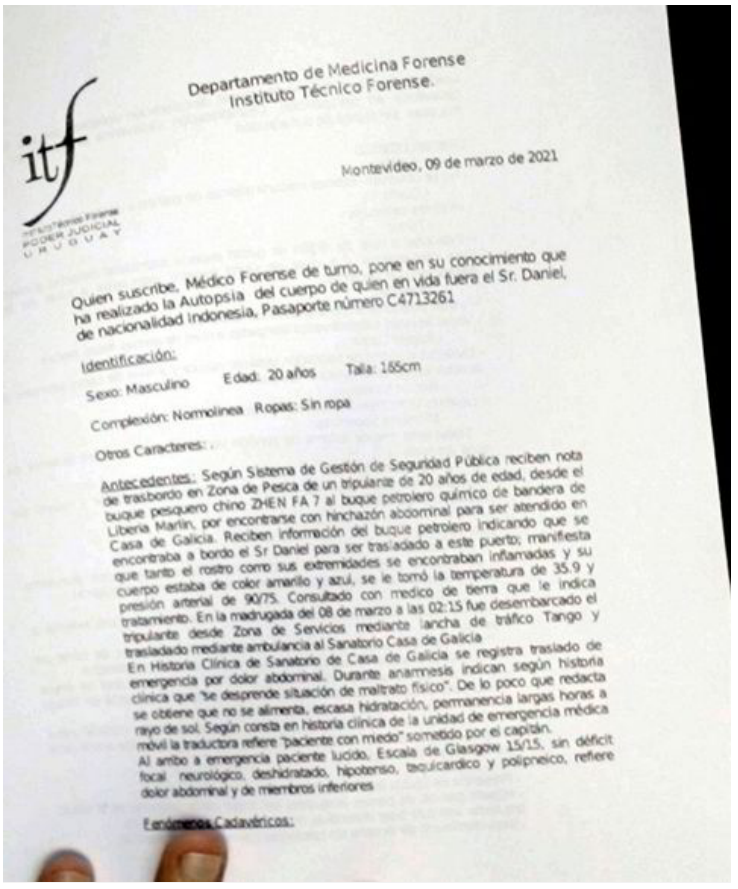


Tolken Jesica Reyes var en av de siste som snakket med Daniel Aritonang. Foto: Jesica Reyes/Facebook

Men da var det for sent. I flere timer kjempet legene for å holde han i live, mens Jesica Reyes, bahasa-tolken, ventet engstelig i gangen. Til slutt kom de ut fra akuttmottaket for å fortelle henne at han var død.

Én dag senere, gjennomførte en lokal rettsmedisiner en obduksjon.

«Et tilfelle av fysisk misbruk,» står det i rapporten.



Departamento de Medicina Forense
Instituto Técnico Forense.

Montevideo, 09 de marzo de 2021

Quien suscribe, Médico Forense de turno, pone en su conocimiento que ha realizado la Autopsia del cuerpo de quien en vida fuera el Sr. Daniel, de nacionalidad indonesia, Pasaporte número C4713261

Identificación:

Sexo: Masculino Edad: 20 años Talla: 165cm

Complexión: Normolínea Ropas: Sin ropa

Otros Caracteres:

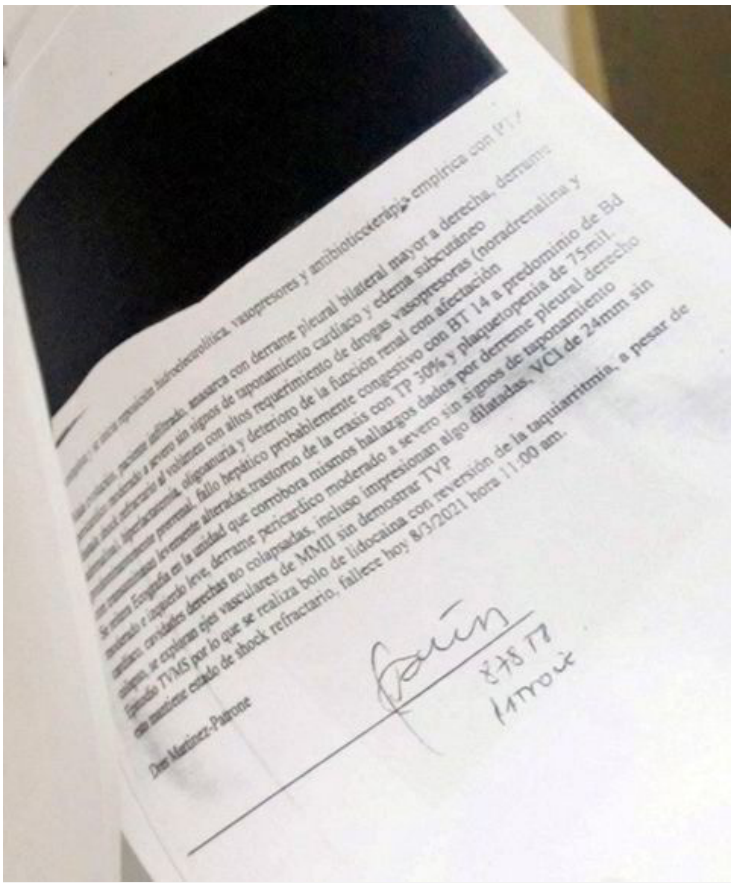
Antecedentes: Según Sistema de Gestión de Seguridad Pública reciben nota de trasbordo en Zona de Pesca de un tripulante de 20 años de edad, desde el buque pesquero chino ZHEN FA 7 al buque petrolero químico de bandera de Liberia Marlin, por encontrarse con hinchazón abdominal para ser atendido en Casa de Galicia. Reciben información del buque petrolero indicando que se encontraba a bordo el Sr Daniel para ser trasladado a este puerto; manifiesta que tanto el rostro como sus extremidades se encontraban inflamadas y su cuerpo estaba de color amarillo y azul, se le tomó la temperatura de 35.9 y presión arterial de 90/75. Consultado con medico de tierra que le indica tratamiento. En la madrugada del 08 de marzo a las 02:15 fue desembarcado el tripulante desde Zona de Servicios mediante lancha de tráfico Tango y trasladado mediante ambulancia al Sanatorio Casa de Galicia

En Historia Clínica de Sanatorio de Casa de Galicia se registra traslado de emergencia por dolor abdominal. Durante anamnesis indican según historia clínica que "se desprende situación de maltrato físico". De lo poco que redacta se obtiene que no se alimenta, escasa hidratación, permanencia largas horas a rayo de sol. Según consta en historia clínica de la unidad de emergencia médica móvil la traductora refiere "paciente con miedo" sometido por el capitán.

Al arribo a emergencia paciente lucido, Escala de Glasgow 15/15, sin déficit focal neurológico, deshidratado, hipotenso, taquicardico y polipneico, refiere dolor abdominal y de miembros inferiores

Fenómenos Cadavéricos:

En lokal lege obduserte Daniel Aritonang dagen etter han døde. Han kunne ikke slå fast hva som var dødsårsaken. Foto: Ed Ou/The Outlaw Ocean



I obduksjonsrapporten sto det at Aritonangs ansikt og flere av hans kroppsdeler var hovnet opp da han døde. Foto: Ed Ou/The Outlaw Ocean

Nicolas Potrie, som driver det indonesiske konsulatet i byen, forteller han fikk en telefon fra Mirta Morales, den påtaleansvarlige som etterforsket Aritonangs død, som fortalte:

«Vi må fortsette å finne ut hva som skjedde. Disse merkene – alle så dem.»

Morales vil ikke svare på om etterforskningen er avsluttet, men sier at som med de fleste forbrytelser til sjøs, hadde de veldig lite informasjon å jobbe med.

22. april ble Aritonangs kropp fløyet fra Montevideo til Jakarta, deretter kjørt til familiens hjem på landet. Der sto en høytidelig gruppe landsbybeboere langs veien for å vise respekt. Familien valgte å ikke åpne kisten.

Begravelsen ble holdt neste dag. Aritonangs grav, tett ved siden av farens grav, ble markert med et trekors.

Samme kveld besøkte en representant for Aritonangs bemanningsbyrå familien for å diskutere en «fredsavtale». Anhar sa at familien til slutt aksepterte en avtale på 200 millioner rupiah, eller omtrent 13.000 dollar.

Daniel Aritonangs grav på hjemstedet i Indonesia.

Daniels far Joni Aritonang døde mens sønnen var på havet. Nå ligger de gravlagt rett ved siden av hverandre.

Kirkegården der Daniel og faren hans Joni Aritonang ligger gravlagt. Foto: Sihkami Denting/The Outlaw Ocean

Familien er tilbakeholdne med å snakke om det som skjedde på skipet. Daniel Aritonangs bror Beben sier han ikke vil at familien skal havne i trøbbel, og at det å snakke om saken kan skape problemer for moren.

– Vi, Daniels familie, sier han og fortsetter:

– Har funnet fred med skipsfolket og latt ham gå.

Mer enn 14.000 kilometer unna, begynte «Zhen Fa 7» snart sin lange reise hjem. I mai samme år nådde skipet Singapore, der det satte av det indonesiske mannskapet, som ikke hadde satt foten på land på nesten to år. Skipet vendte til slutt tilbake til Shandong, der det losset 330 tonn blekksprut, ifølge havnens eksportregistre.

I en epost avslår «Zhen Fa 7s» eier, Rongcheng Wangdao Ocean Aquatic Products Co. Ltd., å kommentere Aritonangs død, men sier at de ikke har funnet klager fra besetningen på deres bo- eller arbeidsforhold på skipet. Selskapet legger til at de hadde overført saken til China Overseas Fisheries Associaton, som regulerer industrien. Spørsmålet sendt dit er ikke besvart.

10. april 2022, et år etter Daniel Aritonangs død, sitter moren hans, Sihombing, på et leopardmønstret teppe i stuen med sønnen Leonardo. Sihombing beklager at de ikke har møbler. Huset er reparert med penger fra oppgjøret, ifølge landsbysjefen.

Til slutt hadde Daniel Aritonang klart å fikse foreldrenes hus.

Når Sihombing blir spurt om den døde sønnen, begynner hun å gråte.

– Du kan se hvordan jeg har det nå, sier hun.

– Ikke vær trist, sier Leonardo i et forsøk på å trøste moren.

– Det var hans tur.

* (Vilkår)

Del plussartikkelen med noen du kjenner

Dagens Næringsliv

Dagens Næringsliv – Norges fremste næringslivsavis siden 1890.

deg kunnskap, inspirasjon og grunnlag for gode valg.

Sjefredaktør og administrerende direktør
Janne Johannessen

Annonse
Arkiv
Jobb i DN
RSS
Cookies
Cookieinnstillinger
Instagram

Redaktører

Kontakt

Tips oss

dn media group

Dagens Næringsliv er en del av DN Media Group. For mer informasjon om DN Media Group klikk her. Vi arbeider etter Vær Varsom-plakatens regler for god presseskikk.