

COUPER ET DISPARAÎTRE

Le Sénégal, plaque tournante
du commerce mondial des
ailerons de requin



Protecting People and Planet

**Environmental Justice Foundation
(EJF, Fondation pour la justice
environnementale) existe pour protéger
la nature et défendre notre droit
fondamental à un environnement sûr.**

EJF œuvre à l'échelle internationale pour éclairer les politiques publiques et promouvoir des réformes systémiques et durables visant à protéger l'environnement et à défendre les droits humains. Nous enquêtons sur les abus, les révélons au grand jour et soutenons les défenseurs de l'environnement, les peuples autochtones, les communautés et les journalistes indépendants qui se trouvent en première ligne des injustices environnementales. Nos campagnes visent à garantir des avenir pacifiques, équitables et durables.

EJF s'engage à lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), ainsi que contre les atteintes aux droits humains qui y sont associées dans le secteur de la pêche.

Nos enquêteurs, chercheurs, réalisateurs et responsables de campagne travaillent aux côtés de partenaires locaux et de défenseurs de l'environnement à travers le monde.

Les enquêteurs de l'EJF et nos partenaires sur le terrain utilisent des vidéos et des photos pour témoigner des dégâts environnementaux et des préjudices subis par les communautés les plus touchées. Nous n'utilisons jamais d'images générées par l'IA pour représenter des événements, des personnes ou des lieux réels.

Notre action en faveur de la justice environnementale vise à protéger le climat mondial, les océans, les forêts, les zones humides et la biodiversité, tout en défendant le droit humain fondamental à un environnement naturel sûr, en reconnaissant que tous les autres droits en dépendent.

Charity enregistrée au Royaume-Uni
sous le n° 1088128
info@ejfoundation.org | ejfoundation.org

Table des matières

Résumé	4
1. Introduction	6
2. Contexte	8
2.1 Mortalité des requins, commerce mondial des ailerons de requins et sa gouvernance	8
2.2 Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port	10
2.3 Mise en œuvre de l'AMREP au Sénégal	10
3. Méthodologie	12
4. Conclusions	14
4.1 Aperçu de l'utilisation du port de Dakar par les flottes concernées	14
4.2 Prévalence supposée du prélèvement de nageoires de requins au sein des flottes concernées	14
4.3 Prévalence supposée du prélèvement de nageoires de requins à bord des navires concernés	14
4.4 Nature du prélèvement de nageoires de requins	15
4.5 Le port de Dakar comme plaque tournante régionale pour le débarquement des ailerons de requins	24
4.6 Chaînes d'approvisionnement du thon pêché à la palangre et débarqué à Dakar	28
5. Conclusion et recommandations	30

Acronymes

SIA	Système d'identification automatique
DPEP	Demande préalable d'entrée au port
AMREP	Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée
CITES	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction
MCG	Mesures de conservation et de gestion
CPC	Parties contractantes et Parties, Entités ou Entités de pêche non contractantes coopérantes
EJF	Environmental Justice Foundation

FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture
FiTI	Initiative pour la transparence dans le secteur des pêches
GIES	Système mondial d'échange d'informations
HSBI	Arraisonnement et inspection en haute mer
CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
INN	Illicite, non déclarée et non réglementée
SCS	Suivi, contrôle et surveillance
REM	Surveillance électronique à distance
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches

Résumé



Le Sénégal est une grande nation de pêche en Afrique de l'Ouest, avec d'importantes flottes industrielles et artisanales opérant dans ses eaux. Son port de Dakar est également un site de débarquement clé pour les navires de pêche battant pavillon étranger appartenant aux grandes flottes hauturières, notamment chinoises et taïwanaises. Bien qu'il soit signataire de l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (AMREP), le port de Dakar a été à plusieurs reprises associé à la présence de flottes à haut risque et au débarquement de poissons capturés illégalement.

Ce rapport examine la nature et l'ampleur du prélèvement de nageoires ou ailerons de requins avec rejet des carcasses à bord des navires étrangers faisant escale à Dakar, ainsi que l'impunité apparente dont ils semblent bénéficier. Cette pratique de prélèvement est non seulement cruelle, mais aussi écologiquement destructrice et souvent illégale. Elle consiste à couper les nageoires d'un requin avant de rejeter le corps par-dessus bord, parfois alors qu'il est encore vivant. Les nageoires sont ensuite vendues pour la consommation humaine.

Afin de documenter l'ampleur du commerce des nageoires de requin dans l'Atlantique, et le rôle du Sénégal dans ce commerce, la Fondation pour la Justice Environnementale (Environmental Justice Foundation - EJF) a mené et analysé 124 entretiens avec des pêcheurs indonésiens et philippins ayant travaillé à bord de palangriers thoniers chinois et taïwanais opérant dans la région. EJF a estimé que les navires de ces flottes présentaient un risque particulièrement élevé en raison de leur implication répétée dans le prélèvement de nageoires de requin, tant dans la région qu'à plus grande échelle.

En se concentrant sur les palangriers appartenant à des armateurs chinois et taïwanais qui ont fait escale au moins une fois au port de Dakar entre 2020 et 2025, le rapport s'appuie sur les témoignages des pêcheurs pour documenter la pratique répandue du prélèvement des nageoires ainsi que sa dissimulation délibérée. Ces conclusions sont étayées par des preuves photographiques et vidéo, prises à bord par des membres d'équipage qui les ont partagées avec EJF, ainsi que par notre propre renseignement de source ouverte.

Au-delà de la révélation de la pratique généralisée du prélèvement des ailerons sur ces navires, l'enquête d'EJF indique que Dakar est une plaque tournante régionale pour le commerce des ailerons de requins. Les témoignages montrent que les ailerons y étaient régulièrement débarqués et que l'application de la réglementation et les contrôles dans le port auraient été ou inexistantes ou facilement contournés. De plus, le thon pêché sur ces

navires est susceptible d'entrer sur les marchés mondiaux via le port de Dakar, ce qui signifie que les consommateurs en Europe, au Japon, en République de Corée et ailleurs pourraient financer indirectement, et à leur insu, des pratiques de pêche cruelles et néfastes.

Ces conclusions soulignent l'importance stratégique du Sénégal dans la lutte visant à empêcher les produits de la mer pêchés illégalement d'entrer sur les marchés mondiaux. Pour renforcer la gouvernance des pêches, le Sénégal doit améliorer considérablement la mise en œuvre de l'AMREP, notamment en intégrant ses aspects fondamentaux dans la législation nationale sur la pêche. Ce rapport met également en évidence des lacunes manifestes dans les cadres réglementaires existants – en particulier au niveau de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) – qui sont actuellement insuffisants pour mettre fin au prélèvement des ailerons de requins et préserver les populations mondiales de requins en déclin.

La CICTA, ainsi que les États du pavillon et les États du port mentionnés dans le présent rapport, doivent de toute urgence appliquer la politique de «nageoires naturellement attachées au corps» (FNAP) pour les requins sans aucune exception susceptible de créer davantage d'ambiguïté. En outre, toutes les parties doivent mettre en œuvre des réformes en matière de transparence, telles que celles prévues dans la Charte mondiale pour la transparence des pêches, afin de garantir que la pêche mondiale soit durable, légal et éthique.



Des pêcheurs posent avec un requin à bord d'un palangrier Chinois.

Principales conclusions

Prévalence du prélèvement de nageoires de requins

- Sur les 130 palangriers appartenant à la Chine et à Taïwan et disposant d'autorisations en cours de validité pour pêcher du thon ou des espèces apparentées dans la zone de compétence de la CICTA, plus de la moitié (57 %) des navires chinois et près d'un quart (23 %) des navires taïwanais auraient pratiqué le prélèvement d'ailerons avec rejet de la carcasse.
- Le prélèvement des ailerons de requins avec rejet de la carcasse a été décrit comme une pratique courante et à grande échelle sur l'ensemble des navires impliqués. Les requins étaient souvent capturés en tant que prises accessoires, bien que certains pêcheurs aient signalé une capture délibérée de requins grâce à des modifications des engins de pêche et à l'utilisation d'appâts spécifiques.
- Les personnes interrogées ont signalé la rétention d'ailerons d'espèces dont la pêche est totalement interdite par la CICTA, ainsi que d'espèces menacées d'extinction.

Le port de Dakar comme plaque tournante régionale pour le débarquement des ailerons de requins

- Les données d'EJF indiquent que 82 % des palangriers thoniers chinois et 38 % des palangriers thoniers taïwanais qui sont actuellement 'actifs' selon la liste officielle de CICTA ont fait escale au moins une fois au port de Dakar entre 2020 et 2025, soit un total de 71 navires pour les deux flottes.
- Les témoignages de pêcheurs recueillis par EJF mettent en cause 41 de ces 71 navires ayant fait escale au port de Dakar dans des pratiques de prélèvement illégal des nageoires de requin. La proportion est particulièrement élevée parmi les navires chinois, dont 70 % sont concernés, contre 42 % des navires taïwanais.
- 47 des pêcheurs ayant signalé des pratiques de prélèvement illégal des ailerons de requins – lesquels ont travaillé sur 24 navires – ont déclaré que les nageoires étaient débarquées au port de Dakar, soit directement, soit via un transbordement en mer vers des navires collecteurs retournant à Dakar.

Évasion, dissimulation et défaillances de la surveillance

- Les pêcheurs ont décrit des pratiques consistant à dissimuler délibérément les traces du prélèvement de nageoires de requins. En particulier, le fait de cacher les ailerons à bord, de les jeter avant les inspections, la modification du comportement de l'équipage lorsqu'il est observé et la confiscation des téléphones portables par les membres d'équipage supérieurs afin d'effacer toute preuve.

- Au port de Dakar, les pêcheurs ont signalé que les ailerons étaient déchargés de nuit pour éviter d'être repérés. Les membres d'équipage interrogés ont également indiqué que les autorités portuaires ne surveillaient pas les activités de déchargement ou, dans certains cas, semblaient au courant des débarquements d'ailerons sans pour autant intervenir.
- La vidéosurveillance à bord aurait, dans certains cas, dissuadé le prélèvement, mais les pêcheurs ont également décrit des pratiques visant à dissimuler ces activités aux caméras, à les éteindre ou à les pratiquer ouvertement – ce qui suggère que la vidéosurveillance seule constitue un moyen de dissuasion insuffisant, en particulier lorsque les enregistrements ne sont pas inviolables ou ne font pas l'objet d'un examen indépendant à terre.
- L'incapacité collective à adopter une politique de «nageoires naturellement attachées au corps» lors du débarquement des requins, sans exception, crée des failles et impose des charges inutiles aux États du port, permettant ainsi au prélèvement des ailerons de passer inaperçu et d'échapper à toute sanction.

Le thon à haut risque débarqué à Dakar entre dans les chaînes d'approvisionnement mondiales

- Plus de 1 800 tonnes de thon et de produits dérivés du thon – soupçonnés d'avoir été capturés par des palangriers opérant au départ de Dakar – ont été exportées directement du Sénégal vers le Japon rien qu'en 2024.
- Un certain nombre de grandes entreprises japonaises sont identifiées comme pouvant s'approvisionner, directement ou indirectement, en thon provenant de Dakar, qui présente un risque élevé d'avoir été pêché par des navires impliqués dans le prélèvement illégal des nageoires de requin. L'une de ces entreprises, Toyo Reizo, a déjà été associée à l'achat de thon à haut risque provenant de navires appartenant à Dalian Ocean Fishing, qui ont par la suite été sanctionnés par les États-Unis pour des pratiques de prélèvement des ailerons de requins et violations des droits humains.
- Des entreprises de transformation de produits de la mer en Thaïlande et à Singapour ont importé des cargaisons de thon et d'espèces apparentées en provenance de Dakar, et ont également réexporté du thon et de l'espadon – qui pourraient très bien provenir de Dakar – vers l'UE (Italie), la Corée du Sud et les États-Unis.
- Ces entreprises de transformation disposent respectivement de licences d'exportation délivrées par la Food and Drug Administration (FDA) américaine et l'UE, établissant ainsi des liens plausibles entre le thon à haut risque débarqué à Dakar et sa réexportation vers les consommateurs américains, européens et sud-coréens.

1. Introduction

Le Sénégal est une grande nation de pêche en Afrique de l'Ouest, avec 122 navires industriels autorisés à pêcher dans ses eaux en octobre 2025¹ et une importante flotte de pêche artisanale qui constitue une source de moyens de subsistance et de sécurité alimentaire pour les communautés côtières à travers le pays. De plus, le port de Dakar est une plaque tournante majeure pour le débarquement des produits de la mer en Afrique de l'Ouest, servant de port régional clé où les navires de pêche battant pavillon étranger déchargent leurs prises. Une grande partie de celles-ci est ensuite exportée vers les principaux marchés mondiaux.

Comme de nombreux pays de la région, le Sénégal a éprouvé des difficultés à détecter et à dissuader la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) – à tel point qu'en 2024, le pays s'est vu infliger un « carton jaune » par la Commission européenne, ce qui signifie qu'il risque d'être identifié comme une partie non coopérative dans la lutte mondiale contre la pêche INN.²

La décision d'infliger un carton jaune au Sénégal découle en partie de son incapacité à mettre correctement en œuvre l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (AMREP),³ auquel il a adhéré en 2017. L'AMREP est le premier instrument mondial juridiquement contraignant spécialement conçu pour lutter contre la pêche INN, donnant aux États du port le pouvoir d'empêcher les navires de pêche battant pavillon étranger et liés à des activités de pêche INN d'accéder à leurs ports et d'y décharger leurs prises.

Deux ans après l'attribution du carton jaune, le port de Dakar reste un point de débarquement majeur pour les palangriers thoniers appartenant à des nations importantes pratiquant la pêche hauturière, notamment la Chine et Taïwan. Bon nombre des navires faisant escale dans ce port pourraient être considérés comme à haut risque de pêche INN, en raison de leurs liens avec des États du pavillon ou des entreprises ayant des antécédents de non-respect des réglementations en matière de pêche. Cette situation, conjuguée à l'historique de faible mise en œuvre de l'AMREP par le Sénégal, signifie qu'il existe un risque que des poissons pêchés illégalement pénètrent les marchés mondiaux via le port de Dakar. Cela exerce une pression sur des populations de requins déjà menacées tout en sapant les efforts visant à faire lever le carton jaune du Sénégal.

Cette étude s'appuie sur des entretiens menés auprès de 87 membres d'équipage ayant travaillé à bord de palangriers thoniers hauturières appartenant à la Chine ou à Taïwan et ayant utilisé le port de Dakar entre 2020 et 2025. Les années de service à bord déclarées s'étendent de 2016 à 2025. Les résultats montrent la forte prévalence de prélèvement illégal des ailerons de requins (ou aileronnage) sur ces navires, qui constitue l'une des formes les plus courantes de pêche destructrice pratiquée sur les palangriers thoniers.

Le prélèvement des ailerons des requins désigne la pratique consistant à couper les nageoires d'un requin et à rejeter le corps, parfois encore vivant, par-dessus bord. Cette pratique est souvent mise en œuvre pour alimenter un commerce international de nageoires qui met en danger les populations mondiales de requins – y compris les espèces protégées – ainsi que les écosystèmes marins dont ils font partie intégrante.

Les conclusions d'EJF suggèrent également que des ailerons ont régulièrement été débarqués à Dakar par des navires sur lesquels des cas d'aileronnage ont été signalés, ce qui indique que le port est une plaque tournante régionale pour ce commerce néfaste. Cela contraste fortement avec le soutien constant apporté par le Sénégal à une meilleure protection des requins au sein d'instances internationales telles que la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) et la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES).⁴ Par exemple, le Sénégal a parrainé des projets de propositions pour la politique de la CICTA sur les « nageoires naturellement attachées au corps ».⁵

Le rapport est structuré comme suit : **la section 2** présente le contexte général, expliquant pourquoi l'aileronnage est un sujet particulièrement important, la dynamique de son commerce et de sa gouvernance, ainsi que l'adoption et la mise en œuvre de l'AMREP au Sénégal. **La section 3** décrit la méthodologie qui sous-tend l'analyse de recherche, dont les conclusions sont présentées dans **la section 4**. Sur la base de ces conclusions, le rapport formule des recommandations à l'intention du Sénégal, des États du pavillon à haut risque utilisant le port de Dakar, des États de marché et des acteurs du secteur, ainsi que des organismes de réglementation (**section 5**).

Les conclusions soulignent le rôle essentiel que le Sénégal peut jouer pour endiguer le flux illégal d'ailerons de requins pénétrant le commerce mondial, ainsi que la nécessité urgente pour le gouvernement sénégalais de renforcer ses contrôles portuaires conformément à ses engagements au titre de l'AMREP, en mettant particulièrement l'accent sur la surveillance des flottes entrantes connues pour présenter un risque élevé de pêche INN. Le rapport démontre également la nécessité urgente d'adopter à grande échelle des réglementations exigeant que les requins soient débarqués avec leurs ailerons naturellement attachés au corps, sans exception. Les alternatives existantes, comme le montre ce rapport, créent des failles et des ambiguïtés qui peuvent être exploitées par des acteurs sans scrupules motivés par le commerce lucratif des ailerons de requins, et peuvent également devenir un fardeau pour les États du port – dont beaucoup ont une capacité limitée à mener des inspections suffisamment approfondies.



Requin bleu présumé à bord d'un navire de pêche.
Photo partagée par un pêcheur interrogé par EJE,
qui aurait été prise pendant son service à bord
d'un navire de propriété chinoise.

2. Contexte

2.1 Mortalité des requins, commerce mondial des ailerons de requins et sa gouvernance

Il est bien établi que les requins jouent un rôle crucial dans les écosystèmes marins,⁶ mais leur taux de mortalité a augmenté au cours des deux dernières décennies. Malgré une préoccupation mondiale croissante et de nouvelles mesures réglementaires, notamment des interdictions de l'aileronnage, on estime que 80 à 101 millions de requins sont tués chaque année du fait des activités de pêche.⁷ Selon la Liste rouge de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), 70 % des requins pélagiques sont menacés d'extinction.⁸ Cette situation est particulièrement préoccupante car les requins sont particulièrement vulnérables à l'effondrement de leurs populations ; la plupart des espèces de requins se développent lentement, ont de faibles taux de natalité et de longues périodes de gestation.⁹ Plus d'un tiers des chondrichthyens (requins, raies et chimères) sont menacés d'extinction, la surpêche constituant la plus grande menace.¹⁰

La consommation humaine est l'un des principaux facteurs du déclin mondial des populations de requins, 96,6 % des espèces menacées retenues étant utilisées à des fins alimentaires.¹¹ Le commerce de la viande de requin prend de plus en plus d'importance, des études montrant que la valeur combinée de la viande de requin et de raie est désormais 1,7 fois supérieure à celle du commerce mondial des ailerons.¹² Les ailerons, cependant, se vendent à des prix nettement plus élevés au kilogramme. Des études récentes indiquent que les ailerons de requin valent au moins 11 fois plus que la chair,¹³ d'autres estimations suggérant que leur valeur relative est jusqu'à 100 fois supérieure.¹⁴ La valeur des ailerons varie considérablement en fonction de facteurs tels que leur mode de transformation : les données commerciales de Hong Kong montrent qu'au cours des cinq dernières années, les ailerons séchés ont valu en moyenne plus de trois fois la valeur des ailerons congelés, soit 64 dollars américains (37 363 XOF) par kilogramme contre 19 dollars américains (11 037 XOF) par kilogramme.¹⁵

Le commerce mondial des ailerons de requin est « fortement concentré sur les marchés asiatiques » – en particulier Hong Kong et Singapour, mais la Chine, l'Indonésie, le Japon et les Philippines sont également des acteurs majeurs.¹⁶ Les ailerons de requin sont principalement recherchés pour la préparation de la soupe d'ailerons, considérée comme un mets de luxe et souvent servie lors de mariages ou de banquets.¹⁷ Bien que l'Asie soit le principal consommateur, les ailerons de requin affluent sur le marché asiatique depuis le monde entier,¹⁸ y compris l'Afrique,¹⁹ l'Union européenne (UE)²⁰ et l'Amérique latine.²¹

Le Sénégal est un acteur majeur du commerce des ailerons de requin, comme le montrent les données sur le commerce mondial.²² Entre 2015 et 2024, le Sénégal a exporté environ 1 360 tonnes d'ailerons de requin, se classant ainsi au 16^e rang parmi les 20 principaux pays exportateurs mondiaux en termes de poids.²³ Au cours de cette période, la Chine et Hong Kong ont été les principales destinations, représentant chacune 24 % des exportations d'ailerons de requin enregistrées par le Sénégal.²⁴ La plupart des produits dérivés du requin débarqués au Sénégal sont exportés, la consommation intérieure étant très limitée, ce qui souligne le rôle du Sénégal en tant que fournisseur clé dans le commerce mondial et l'importance du port de Dakar en tant que zone prioritaire pour les efforts de gouvernance, de surveillance et d'application de la loi.²⁵

Le Sénégal est signataire des principaux accords internationaux régissant le commerce et la gestion des requins.²⁶ En vertu de la CITES, qui réglemente le commerce international des espèces menacées de surexploitation, le Sénégal est tenu de certifier que les exportations d'espèces inscrites à la CITES transitant par ses frontières sont traçables, durables et légales. Cela implique notamment de veiller à ce que les requins inscrits à l'Annexe I de CITES – considérés comme menacés d'extinction – ne fassent pas l'objet d'échanges commerciaux, y compris le requin océanique, dont l'inscription à l'Annexe I est entrée en vigueur cette année.²⁷ En tant que partie contractante à la CICTA, le Sénégal est également tenu de mettre en œuvre, entre autres mesures, des interdictions de rétention spécifiques aux requins et d'appliquer les mesures de conservation et de gestion (MCG) de la CICTA relatives aux requins (voir **encadré 1**). Cependant, l'efficacité de ces cadres,²⁸ ainsi que la mesure dans laquelle le Sénégal a rempli ses obligations²⁹ – notamment par le biais d'instruments clés tels que l'AMREP (voir **section 2.2**) – restent une préoccupation majeure.



Tas de nageoires de requin sur le pont d'un navire pangangier taïwanais.

Encadré 1

Mesures de conservation et de gestion (MCG) pertinentes concernant les requins

Les opérations de pêche liées au thon et aux espèces apparentées dans l'Atlantique relèvent de la compétence de la CICTA, une organisation régionale de gestion des pêche (ORGP) composée de 55 parties contractantes.

Comme toutes les ORGP « thonières », la CICTA édicte de mesures de conservation et de gestion (MCG) explicites relatives à la conservation à bord, au débarquement, au transbordement et à la transformation des requins, destinées à limiter leur capture accidentelle, à protéger les espèces menacées ou en danger et à empêcher la pratique de l'aileronnage.

À l'heure actuelle, la recommandation de la CICTA (04/10) stipule que les parties contractantes et les parties non contractantes coopérantes (CPC) doivent :

- **« exiger de leurs navires qu'ils ne détiennent pas à bord des nageoires représentant plus de 5 % du poids des requins à bord, jusqu'au premier lieu de débarquement ».**
- **« prendre les mesures nécessaires pour exiger de leurs pêcheurs qu'ils valorisent intégralement l'ensemble de leurs captures de requins. La valorisation intégrale est définie comme la conservation par le navire de pêche de toutes les parties du requin, à l'exception de la tête, des entrailles et de la peau, jusqu'au premier lieu de débarquement ».**
- **« [interdire] de conserver à bord, de transborder ou de débarquer toute nageoire prélevée en violation de la présente recommandation ».³⁰**

Le prélèvement illégal d'aileron de requin implique le rejet des corps (ce qui constituerait un manquement à l'obligation d'utiliser intégralement les prises de requins) et devrait, en théorie, entraîner des ratios nageoires supérieurs à 5 % du poids des requins à bord. À ce titre, il enfreint les mesures de gestion de la CICTA énumérées ci-dessus, ce qui, conformément à la recommandation de la CICTA 23-16, serait classé comme de la pêche INN.³¹

L'approche de l'ORGP fondée sur le rapport nageoires/carcasse est restée inchangée depuis deux décennies, bien qu'il soit généralement admis qu'une telle approche comporte « des insuffisances et des lacunes substantielles qui compliquent la surveillance et l'application »³². Parmi les principales préoccupations figurent le fait qu'elle ne fait pas de distinction entre les requins « parés » (partiellement transformés par l'enlèvement de la tête et des entrailles) et les requins entiers, qu'elle ne fixe pas de ratios de poids spécifiques pour chaque espèce de requin – qui peuvent varier considérablement – et que, dans le cadre de la CICTA, les navires sont autorisés à débarquer les nageoires et les corps séparément.³³ Tout cela crée un environnement extrêmement difficile pour la détection de l'aileronnage et fait peser une charge énorme sur les États du port chargés d'inspecter les captures.

Il existe un large consensus sur le fait qu'une règle de « nageoires naturellement attachées », qui n'admet aucune exception, constitue la meilleure pratique pour éliminer le prélèvement illégal des ailerons.³⁴ Une telle approche impose qu'au moment du débarquement, les nageoires d'un requin soient naturellement attachées à son corps. Le fait de laisser les nageoires naturellement attachées permet une identification claire de l'espèce de requin et aux autorités portuaires et aux autres parties prenantes du secteur de la pêche d'identifier plus facilement les cas d'aileronnage. Malgré ce consensus et le soutien déclaré de plus de 80 % des CPC de la CICTA, les progrès au sein de l'ORGP sont entravés par les objections d'un petit nombre d'États pratiquant la pêche hauturière, à savoir le Japon et la Chine.³⁵

La CICTA interdit également de « conserver à bord », de « transborder » ou de « débarquer » toute partie ou carcasse entière de plusieurs espèces de requins, notamment les requins-marteaux (*Sphyrnidae*, à l'exception du *Sphyrna tiburo*), les requins-renards à gros yeux (*Alopias superciliosus*), le requin océanique (*Carcharhinus longimanus*), le requin soyeux (*Carcharhinus falciformis*) et le requin baleine (*Rhincodon typus*) – une recommandation de 2023 que les CPC étaient tenues de mettre en œuvre au plus tard le 1er janvier 2025.³⁶ La recommandation 25-07, publiée en 2025, prévoit des interdictions similaires pour les requins pèlerins (*Cetorhinus maximus*) et les grands requins blancs (*Carcharodon carcharias*).³⁷

2.2 Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port

L'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port (l'AMREP) de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), entré en vigueur en 2016, est le premier instrument mondial juridiquement contraignant visant explicitement à lutter contre la pêche INN.³⁸ Reconnaissant que les ports constituent des points d'entrée clés par lesquels les produits de la mer pénètrent sur les marchés mondiaux, l'objectif principal de l'AMREP est de donner aux États du port les moyens d'empêcher les navires battant pavillon étranger liés à des activités de pêche INN d'accéder à leurs ports et d'y décharger leurs prises. À ce jour, 85 parties ont adhéré à l'Accord,³⁹ signalant ainsi leur volonté de bloquer les navires liés à la pêche INN et de faire des ports internationaux des lieux de contrôle rigoureux qui ne peuvent être exploités. Les obligations fondamentales des États du port parties à l'AMREP comprennent :

- **Désigner et rendre publics les ports** dans lesquels les navires battant pavillon étranger peuvent entrer.
- **Obtenir et examiner les informations contenues dans la « demande préalable d'entrée au port » (DPEP) des navires battant pavillon étranger qui demandent à entrer au port**, notamment l'État du pavillon, le numéro OMI, les autorisations de pêche, les détails du transbordement et les données de captures.
- **Autoriser ou refuser l'entrée au port** après avoir évalué l'implication possible du navire dans la pêche INN ; les navires liés à des infractions INN devraient se voir refuser l'entrée ou n'être autorisés à entrer qu'aux fins d'inspection, tout en étant privés de tous les services portuaires.
- **Mettre en œuvre des mesures d'inspection et de contrôle** afin de garantir le respect de l'Accord.
- **Partager, coopérer et coordonner les efforts** avec les agences nationales, les autres États, les ORGP et les autres organisations internationales concernées afin de soutenir l'application de la loi et l'échange d'informations.

L'AMREP – renforcée par la CICTA dans le cadre de la recommandation 25-11 sur les mesures du l'État du port⁴⁰ – encourage et facilite l'échange de renseignements entre les États du port, du pavillon et côtiers par le biais d'un Système mondial d'échange d'informations (GIES) spécialement développé.⁴¹ Élément clé d'un cadre plus large de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS), l'application de l'AMREP offre un moyen plus sûr et plus rentable de détecter les activités de pêche INN que des mesures telles que les patrouilles en mer. Elle positionne surtout les ports comme des points de contrôle stratégiques où une action internationale coordonnée permet d'intercepter la pêche INN et de protéger les chaînes d'approvisionnement mondiales en produits de la mer.⁴²

Les mesures de l'État du port ne constituent toutefois qu'une pièce du puzzle. Les navires opérant en haute

mer – au-delà de la juridiction nationale – nécessitent des mécanismes SCS parallèles. Ces mécanismes comprennent notamment de programmes d'arraisonnement et d'inspection en haute mer (HSBI) au niveau des ORGP, qui autorisent les inspecteurs à monter à bord des navires pour s'assurer du respect des mesures des ORGP,⁴³ ainsi qu'une couverture par observateurs de 100% - qu'elle soit humaine ou assurée par des systèmes de surveillance électronique à distance (REM) via des caméras embarquées⁴⁴ - conformément aux meilleures pratiques internationalement reconnues. En outre, les contrôles à l'importation des produits de la mer offrent une occasion supplémentaire d'endiguer l'afflux de poissons capturés illégalement sur les marchés mondiaux ; toutefois, leur efficacité dépend des informations recueillies dans le cadre de ces programmes et de la gamme d'espèces qu'ils couvrent.⁴⁵

Depuis son entrée en vigueur, l'AMREP a modifié le comportement des navires de pêche à haut risque. En jouant un rôle dissuasif, il a poussé les navires liés à la pêche INN à s'éloigner des ports signataires de l'AMREP pour se diriger vers des pays non parties à l'accord, où les contrôles sont moins rigoureux.⁴⁶ À mesure que de nouveaux pays ont adhéré à l'Accord, les navires à haut risque ont dû parcourir de plus longues distances pour éviter les ports signataires de l'AMREP, ce qui rend plus difficile l'évasion des contrôles, bien que l'ampleur de ce phénomène dépende de la rigueur de la mise en œuvre.⁴⁷

2.3 Mise en œuvre de l'AMREP au Sénégal

Le Sénégal est un État du port clé, partie prenante à l'AMREP.⁴⁸ Dakar figurait parmi les 10 premiers ports mondiaux visités par des navires battant pavillon étranger en 2023,⁴⁹ la Chine étant le premier État du pavillon pour les visites de navires de pêche et de transport à Dakar entre 2019 et 2021.⁵⁰ La flotte chinoise de pêche hauturière a un passé bien documenté en matière de pêche INN⁵¹ et, en 2025, la Chine a été classée comme le pays le moins performant au monde dans la lutte contre la pêche INN.⁵² Compte tenu du rôle de Dakar en tant que port mondial majeur et de son utilisation par des flottes présentant un risque élevé de pêche INN, la mise en œuvre effective de l'AMREP est essentielle pour que le Sénégal puisse s'acquitter de sa responsabilité d'empêcher les produits de la mer issus de la pêche INN d'entrer sur les marchés mondiaux.

Depuis son adhésion à l'AMREP en 2017,⁵³ le Sénégal a pris des mesures pour sa mise en œuvre. Le Sénégal a bénéficié du soutien du programme de renforcement des capacités de la FAO dans le cadre de l'AMREP, pour organiser une formation sur les inspections portuaires,⁵⁴ ainsi que du soutien de la FAO pour élaborer un nouveau manuel de procédures pour les inspections de pêche.⁵⁵ En outre, les autorités sénégalaises ont participé activement au programme « Contrôle des pêches au port basé sur le renseignement » mené par Trygg Mat Tracking (TMT)

et Global Fishing Watch, qui leur ont fourni des outils et des méthodes pour réaliser des évaluations des risques, identifier les cas de non-conformité et orienter les efforts de contrôle là où ils sont le plus nécessaires.⁵⁶

Le Sénégal a également progressé dans la transposition de l'AMREP dans son cadre juridique, notamment par le biais d'arrêtés ministériels pris en 2023⁵⁷ et en 2025.⁵⁸ Ceux-ci ont notamment introduit l'obligation pour les navires battant pavillon étranger de soumettre une DPEP à la Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP) ou à sa Brigade de surveillance portuaire, qui fonctionne 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7,⁵⁹ au moins 72 heures avant leur arrivée à Dakar. La révision en cours du Code de la pêche maritime du Sénégal offre l'occasion d'identifier et de combler les lacunes qui subsistent dans les mesures adoptées à ce jour.⁶⁰

Le Sénégal a reconnu qu'il restait du travail à accomplir. Les problèmes identifiés lors d'une évaluation officielle de la mise en œuvre de l'AMREP au Sénégal mettent en évidence d'importantes lacunes opérationnelles et de capacité. La soumission en temps opportun des informations préalables à l'entrée a été signalée comme un problème, et l'accès limité aux données VMS régionales entrave encore davantage les contrôles préalables à l'entrée. Au stade du débarquement, les inspecteurs auraient du mal à estimer avec précision les volumes de captures retenues et à déterminer la composition des espèces. Ces difficultés sont aggravées par une capacité limitée à identifier les captures congelées et transformées débarquées par les palangriers pélagiques. L'absence de procédures opérationnelles standardisées, qui affecte négativement la cohérence et l'efficacité des inspections sur le terrain, a été jugée comme réduisant l'efficacité globale des inspections.⁶¹

Ces défis sont encore aggravés par des niveaux de transparence historiquement bas dans le secteur de la pêche au Sénégal.⁶² Bien que des progrès notables aient été réalisés ces dernières années – comme la publication d'une liste des navires autorisés à pêcher dans les eaux sénégalaises⁶³ – le Sénégal n'est pas encore signataire de la Charte mondiale pour la transparence des pêches, un cadre pratique, peu coûteux voire gratuit, visant à lutter contre la pêche INN et les violations des droits humains qui y sont associées grâce à une transparence accrue.⁶⁴ En outre, en 2024 le pays a été suspendu du processus de l'Initiative pour la transparence des pêches (FiTI) – une initiative mondiale visant à combler le déficit de mise en œuvre dans la lutte contre la pêche INN dues au manque de transparence – pour non-respect des normes de la FiTI.⁶⁵ Les cas de corruption suspectés au sein du ministère chargé de la pêche sous le gouvernement précédent sapent davantage la confiance dans l'intégrité de la gouvernance du secteur de la pêche au Sénégal et doivent être combattus.⁶⁶

En réponse aux défis opérationnels, le gouvernement a identifié le renforcement des activités d'inspection

portuaire comme une priorité stratégique clé dans le cadre de son Plan d'action national de lutte contre la pêche INN pour la période 2023-2028⁶⁷ et a formulé des demandes d'assistance répétées dans le cadre de la CICTA.⁶⁸ Des signes encourageants de l'activité récente en matière de contrôle et de répression sont observés. Les rapports du ministère de la Pêche et de l'Économie maritime (couvrant la période de janvier à juillet 2024) recensent les mesures prises à l'encontre de 24 navires de pêche impliqués dans des activités INN, avec des amendes allant de 400 000 000 à 599 000 000 XOF (699 734 USD - 1 047 852 USD). En 2025, le nombre total de navires – battant pavillon étranger ou sénégalais – inspectés par la Brigade de surveillance portuaire s'est élevé à 2 931.⁶⁹ Toutefois, au-delà de ces chiffres, il reste difficile d'évaluer si les inspections sont rigoureuses et fondées sur des évaluations des risques. En attendant un tel renforcement des contrôles portuaires, le risque que des prises liées à la pêche INN transitent par Dakar reste élevé.

En 2025, le Sénégal fut classé 12e parmi les pays africains les moins performants dans l'exercice de ses responsabilités en tant qu'État du port, selon l'indice de risque de pêche INN.⁷⁰ Le Sénégal a obtenu des résultats particulièrement médiocres pour l'indicateur 20 de l'indice, étant fréquemment cité par les praticiens du SCS comme l'un des cinq pays qu'ils considèrent comme les plus problématiques en matière d'incidents de non-conformité dans les ports.⁷¹ Les préoccupations concernant la mise en œuvre de l'AMREP au port de Dakar ont explicitement motivé la décision de la Commission européenne d'infliger un carton jaune au Sénégal en 2024. Cette décision a mis en évidence,⁷² entre autres lacunes, les faiblesses dans la surveillance et le contrôle des navires de pêche étrangers au port de Dakar, qui constituent un manquement aux obligations découlant de l'AMREP.⁷³

En outre, le comité de conformité de la CICTA a estimé en 2022 que le Sénégal ne respectait pas ses obligations au titre de la convention de la CICTA, le pays étant jugé défaillant dans ses responsabilités en matière de pêche INN.⁷⁴ Les raisons invoquées pour cette désignation incluaient des volumes potentiellement importants de transbordements illégaux et une surconsommation d'espèces relevant de la compétence de la CICTA, comme en témoignent des écarts entre les captures déclarées et les exportations déclarées.⁷⁵ Bien que cette désignation ait été maintenue tout au long de l'année 2024, des documents de novembre 2025 suggèrent qu'elle a désormais été levée.⁷⁶ Enfin, dans une communication sans détours adressée au comité de conformité de la CICTA en 2025, l'UE a déclaré que « les défaillances critiques identifiées dans la mise en œuvre par le Sénégal de ses obligations en tant qu'État du pavillon et État du port compromettent directement le système de conservation et de gestion établi par la CICTA, et maintiennent un risque disproportionné que du poisson capturé en violation flagrante des règles de la CICTA soit débarqué au Sénégal puis exporté vers les parties contractantes de la CICTA ». ⁷⁷

3. Méthodologie

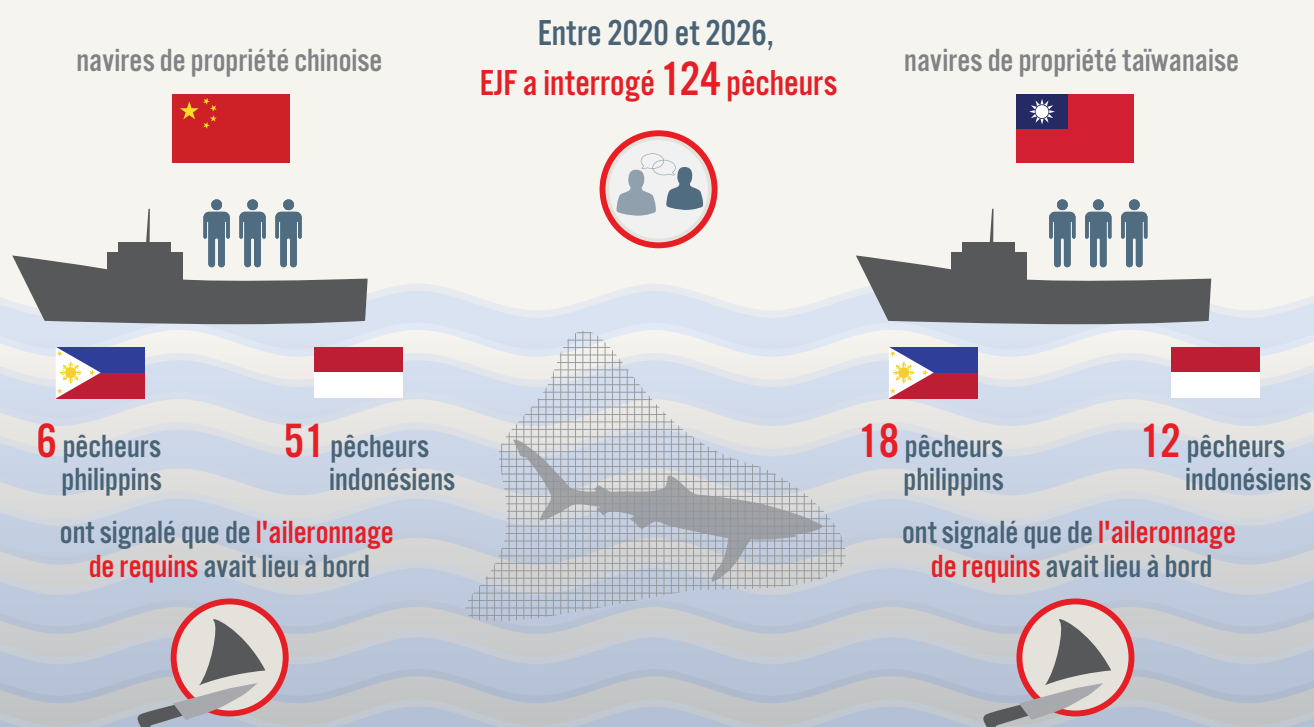
Cette enquête vise à déterminer dans quelle mesure le port de Dakar sert de plaque tournante régionale pour les navires présentant un risque élevé de pratiquer le prélèvement illégal des nageoires de requins. Elle s'intéresse plus particulièrement aux palangriers thoniers, largement reconnus comme le type et l'engin de pêche le plus susceptible d'interagir avec les requins en raison du chevauchement spatial avec les habitats des requins et de la nature opérationnelle spécifique de ces navires.⁷⁸

L'analyse initiale menée dans le cadre de ce rapport s'est concentrée sur les palangriers industriels de plus de 20 mètres de long, titulaires d'autorisations en cours de validité pour la pêche au thon ou d'espèces apparentées dans la zone de compétence de la CICTA, tels qu'ils figurent dans le registre des navires de l'ORGP.⁷⁹ EJF a notamment examiné de près les navires battant pavillon chinois ou taïwanais, ainsi que ceux dont la propriété effective peut être liée à ces pays. Ces flottes présentent un intérêt singulier pour deux raisons. Premièrement, elles représentent la majorité des palangriers thoniers faisant escale au port de Dakar : selon Starboard Maritime Intelligence, seuls neuf palangriers n'appartenant pas à ces flottes auraient fait escale à Dakar entre mai 2020 et décembre 2025.⁸⁰ Deuxièmement, ces flottes ont été liées à maintes reprises à l'aileronnage de requins, à la fois dans la région et globalement.

Au moment de consulter le registre des navires, 130 palangriers appartenaient à ces deux flottes : 49 battant pavillon chinois ou détenus en dernier ressort par la Chine, et 81 provenant de Taïwan. Afin de déterminer lesquels de ces navires ont utilisé le port de Dakar au moins une fois au

cours de la période d'analyse (2020-2025), la liste des navires a été recoupée avec les données disponibles du système d'identification automatique (SIA) provenant de Starboard Maritime Intelligence et de Global Fishing Watch. Le SIA diffuse la position, l'identité, le cap et la vitesse d'un navire ; cependant, comme tous les navires ne transmettent pas systématiquement leur position, les données SIA peuvent fournir une image incomplète. Compte tenu de cela, deux navires dont les transmissions SIA ont été limitées au cours de cette période ont été inclus dans l'ensemble de données de cette étude. Puisque, bien qu'il n'existe aucune trace SIA de la visite de ces deux navires à Dakar entre 2020 et 2025, les membres d'équipages interrogés ont déclaré avoir fait escale dans ce port lors de plusieurs entretiens avec EJF. Il convient de noter que le suivi des données SIA ne permet pas de déterminer avec certitude la raison de la visite d'un navire, qui peut inclure le débarquement de prises, le transfert d'équipage, l'entretien du navire, le ravitaillement en carburant, etc.

Afin d'identifier quels navires ayant fait escale à Dakar sont également impliqués dans le prélèvement de nageoires de requins, la liste affinée des navires a été recoupée avec les témoignages recueillis par EJF lors d'entretiens avec des pêcheurs ayant travaillé à bord de ces navires. Entre 2020 et 2026, EJF a interrogé 124 pêcheurs issus de ces navires. Parmi eux, 6 pêcheurs philippins et 51 pêcheurs indonésiens ont déclaré avoir travaillé sur un navire de propriété chinoise où l'aileronnage avait cours, et 18 pêcheurs philippins et 12 pêcheurs indonésiens ont signalé que cette pratique avait lieu à bord de navires de propriété taïwanaise. Ces 87 pêcheurs ont travaillé sur ces navires entre 2016 et 2025.





Port de Dakar, Sénégal.

Afin de donner une indication de la période au cours de laquelle les infractions présumées ont eu lieu, **le tableau 1** indique la dernière année où chaque pêcheur s'est trouvé à bord de son navire respectif. Outre les témoignages des équipages, les allégations rendues publiques concernant l'aileronnage de requins au cours de la même période ont également été prises en compte.

Tableau 1 : Dernière année au cours de laquelle les pêcheurs interrogés par EJF se trouvaient à bord d'un navire faisant escale à Dakar sur lequel le prélèvement des nageoires de requins aurait eu lieu

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre d'entretiens⁸¹	3	5	21	7	15	15	15	8
%	3%	6%	24%	8%	17%	17%	17%	9%

Un navire n'était considéré comme impliqué dans l'aileronnage que lorsque l'équipage déclarait explicitement que le corps du requin était rejeté par-dessus bord ; le simple fait de couper les nageoires du requin ne constitue pas nécessairement une violation des mesures de conservation et de gestion (MCG) de la CICTA. Au total, les entretiens menés par EJF ont couvert 45 % de la flotte totale examinée : 29 navires chinois (59 % du total autorisé par la CICTA) et 30 navires taïwanais (37 %). En résumé, les navires qui constituent le cœur de l'ensemble de données étaient à la fois : i) des palangriers thoniers « actifs » selon la CICTA et appartenant à la Chine ou à Taïwan qui ont fait escale au port de Dakar entre 2020 et 2025, et ii) identifiés par les pêcheurs interrogés par EJF entre 2020 et 2026 comme ayant pratiqué le prélèvement de nageoires de requins – désignés ici comme « navires d'intérêt ».

Lorsque cela était possible, les vidéos et photos fournies par l'équipage ont été examinées à la recherche d'éléments susceptibles de corroborer les témoignages d'aileronnage. Pour compléter ces données, EJF a mené des recherches en sources ouvertes, notamment une veille des réseaux sociaux sur Douyin, Facebook et X (anciennement Twitter).

Afin de cartographier les marchés de destination potentiels des produits de la mer capturés par ces flottes, EJF a utilisé la plateforme Trade Data.Pro pour identifier les entreprises

ayant importé du thon et des espèces apparentées depuis Dakar entre janvier 2024 et avril 2026.⁸² L'analyse se concentre sur les cargaisons jugées très susceptibles de provenir des flottes palangrières chinoises et taïwanaises, sur la base d'une série d'informations disponibles, notamment les noms des exportateurs et des importateurs, la description des produits et les codes du Système harmonisé (SH). Tous les chiffres commerciaux (poids, nombre de cargaisons) inclus par la suite dans le rapport ont été vérifiés manuellement pour exclure tout risque de doublons.⁸³ Compte tenu de cette méthodologie prudente et de l'image incomplète du commerce international reflétée par les données de Trade Data.Pro, les quantités réelles de thon à haut risque pénétrant les principaux marchés mondiaux via le port de Dakar sont probablement bien plus élevées.

Ensemble, ces sources fournissent un compte rendu détaillé des activités d'aileronnage pratiquées par les flottes de palangriers chinois et taïwanaises de pêche au thon qui opèrent dans l'Atlantique, établissant l'ampleur de cette pratique illégale, les espèces ciblées, les méthodes de transformation et les pratiques de débarquement au port de Dakar, ainsi que les marchés finaux potentiels pour le thon et les espèces apparentées capturées par ces flottes. Les conclusions sont présentées dans la section suivante.

4. Conclusions

4.1 Aperçu de l'utilisation du port de Dakar par les flottes concernées

L'analyse d'EJF montre qu'un nombre important de palangriers thoniers chinois et taïwanais, « actifs » selon la liste de la CICTA, ont utilisé le port de Dakar entre 2020 et 2025. Au cours de cette période, 82 % de la flotte chinoise examinée a utilisé le port de Dakar au moins une fois - une proportion plus élevée que celle de la flotte taïwanaise (38 %) (voir **tableau 2**).

Tableau 2 : Utilisation du port de Dakar par les palangriers « actifs » selon la liste de la CICTA et appartenant aux flottes de la Chine et de Taïwan

Pays	Nombre total de palangriers « actifs » selon la CICTA	Nombre de palangriers « actifs » selon la CICTA ayant manifestement fait escale à Dakar (2020-2025)	Pourcentage de palangriers « actifs » selon la CICTA et utilisant le port de Dakar
Chine	49	40	82%
Taïwan	81	31	38%

4.2 Prévalence supposée du prélèvement de nageoires de requins au sein des flottes concernées

Sur les 130 palangriers qui sont « actifs » selon la liste de la CICTA et appartenant aux deux flottes examinées, EJF a constaté que plus de la moitié (57 %) des navires palangriers de propriété chinoise auraient pratiqué l'aileronnage – la proportion la plus élevée parmi les flottes concernées (Taïwan : 23 %), comme le montre le **tableau 3**.

Tableau 3 : Aperçu des pratiques supposées du prélèvement des nageoires à bord des palangriers « actifs » selon la CICTA et appartenant aux flottes de la Chine et de Taïwan

Pays	Nombre total de palangriers « actifs » selon la CICTA	Nombre de palangriers « actifs » selon la CICTA et soupçonnés d'avoir pratiqué l'aileronnage	Pourcentage de palangriers « actifs » selon la CICTA et soupçonnés d'avoir pratiqué l'aileronnage
Chine	49	28	57 %
Taïwan	81	19	23 %

4.3 Prévalence supposée du prélèvement de nageoires de requins à bord des navires concernés

Les témoignages de pêcheurs recueillis par EJF indiquent que l'aileronnage de requins aurait eu lieu à bord de 41 des 71 navires chinois et taïwanais qui sont « actifs » selon la liste de la CICTA et qui ont aussi utilisé le port de Dakar (entre 2020-2025). Ventilés par pays, ces chiffres indiquent que 70 % des navires chinois ayant utilisé le port de Dakar se sont également livrés à la pratique de l'aileronnage, contre 42 % des navires taïwanais (voir **tableau 4**).



Des pêcheurs indonésiens interrogés par des enquêteurs d'EJF.

« Les requins n’étaient capturés que pour leurs nageoires. Les nageoires gauche et droite, ainsi que la queue. Leurs corps étaient rejetés. [...] Lorsque le navire s’apprêtait à faire escale, certains corps de requins étaient récupérés, mais pas beaucoup. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2023-2024)

Tableau 4 : Résumé des navires concernés

Pays	Nombre total de palangriers « actifs » selon la CICTA	Nombre de palangriers « actifs » selon la CICTA ayant fait escale à Dakar (2020-2025)	Nombre de palangriers « actifs » selon la CICTA ayant fait escale à Dakar et également soupçonnés d’aileronnage	Pourcentage de palangriers « actifs » selon la CICTA ayant fait escale à Dakar et également soupçonnés d’aileronnage ⁸⁴
Chine	49	40	28	70 %
Taïwan	81	31	13	42 %

« Au début, nous prenions le corps et les nageoires [...] Mais il arrive aussi parfois que [...] il y ait tellement de poissons que nous ne prenions pas le corps du requin, car on dit qu’il ne vaut pas grand-chose, alors nous ne prenions que les nageoires. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété chinoise, 2023-2024)

4.4 Nature du prélèvement de nageoires de requins

Ampleur du prélèvement de nageoires de requins

À bord de tous les navires concernés, le prélèvement de nageoires de requins a été décrit à plusieurs reprises comme une pratique courante, importante et vraisemblablement destinée à la revente post-débarquement. Dans le cadre de cette étude et d’après les équipages interrogés, seul un palangrier taïwanais pratiquait l’aileronnage de requins uniquement pour la consommation à bord. Bien que les équipages n’aient pas toujours été en mesure de préciser exactement combien d’ailerons étaient prélevés, leurs témoignages indiquent que, dans certains cas, des dizaines de requins étaient capturés quotidiennement et que l’aileronnage illégal de requins était pratiqué à une échelle industrielle :

« Quand on attrapait beaucoup de requins, on remplissait une cale de nageoires et on jetait les corps. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété taïwanaise, 2020-2023)



Ailerons de requins empilés sur le pont d'un navire de pêche. Photo partagée par un pêcheur interrogé par EJJ, qui proviendrait de son expérience à bord d'un navire de propriété taïwanaise.

« Ils ont prélevé les ailerons et rejeté les corps à la mer. Nous avons accumulé une grande quantité d'ailerons. Nous capturions environ 15 requins par jour. [...] Je ne sais pas combien de kilos cela représente, mais c'est vraiment énorme. En six mois, nous avons amassé beaucoup d'ailerons. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété taïwanaise, 2021-2022)

« Le capitaine a vendu les nageoires [...] Au cours des cinq mois que j'ai passés sur le bateau, j'estime [...] qu'environ 100 requins, voire plus, sont morts à cause de cela. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété taïwanaise, 2021-2022)

« Nous avons rassemblé 60 sacs d'ailerons de requins nettoyés [...] le sac à l'intérieur du congélateur est plus grand qu'une personne [...] un sac d'ailerons pèse pas moins de 40 kilos.»

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété taïwanaise, 2021-2023)

« Nous avons capturé d'innombrables requins, à un niveau qui détruit l'écosystème. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2018-2020)

« Nous pouvions capturer beaucoup de requins, et le capitaine nous ordonnait d'enlever les ailerons. Nous pouvions capturer 30 requins chaque nuit. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété chinoise, 2018-2019)



Des captures d'écran tirées d'une vidéo partagée par un pêcheur montrent des ailerons de requins coupés et conservés avant que le corps ne soit rejeté par-dessus bord. Vidéo partagée par un pêcheur interrogé par EJF, qui aurait été filmée lors de son passage à bord d'un palangrier de propriété taïwanaise.

Le prélèvement des ailerons d'espèces de requins menacés et soumises à une interdiction de capture

Les entretiens menés par EJJ auprès de pêcheurs des deux flottes concernées indiquent qu'un large éventail d'espèces de requins a fait l'objet d'aileronnage sur les navires où de telles pratiques ont été signalées. Des photos et vidéos fournies par des pêcheurs,⁸⁵ prises pendant leur séjour à bord des navires concernés, incluent des images semblant montrer des requins-marteaux (*Sphyrnidae*), des requins-renards à gros yeux (*Alopias superciliosus*) et des requins océaniques à pointes blanches (*Carcharhinus longimanus*)

– toutes des espèces de requins que la CICTA interdit explicitement de capturer.⁸⁶

Les requins à pointes blanches sont classés par l'UICN comme étant en danger critique d'extinction,⁸⁷ et figurent à l'Annexe I de la CITES,⁸⁸ ce qui signifie qu'ils sont considérés comme menacés d'extinction.⁸⁹ Les images montrent également des requins nouveau-nés et des juvéniles à bord des navires concernés.



Pêcheur tenant un requin-marteau à bord d'un navire de pêche. Photo partagée par un pêcheur interrogé par EJJ, qui aurait été prise lors de son passage à bord d'un palangrier de propriété chinoise.



Requin présumé être un requin océanique à pointes blanches (*Carcharhinus longimanus*), classé en danger critique d'extinction par l'UICN, à bord d'un navire de pêche.. Photo partagée par un pêcheur interrogé par EJF, qui aurait été prise lors de son passage à bord d'un palangrier de propriété chinoise.



Pêcheur tenant ce qui semble être un requin-renard à gros yeux à bord d'un navire de pêche. Photo partagée par un pêcheur interrogé par EJF, qui aurait été prise pendant son service à bord d'un palangrier de propriété chinoise.

« Nous jetions les corps des plus petits et gardions ceux des plus gros [...] Nous capturions rarement des requins à pointes blanches de l'océan ; si nous en attrapions un, nous ne prenions que les nageoires et jetions le corps. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2019-2020)

« Pour les requins tigres, nous prenions les nageoires et puis nous rejettions les corps à la mer, mais pour les requins femelles, nous prenions les corps entiers [...] Pour les requins-marteaux, seules les nageoires étaient prélevées puis les corps rejetés. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété taïwanaise, 2021-2023)

« L'aileronnage était notre activité secondaire. Les ailerons de requin les plus chers capturés sur [NOM DE NAVIRE SUPPRIMÉ] étaient ceux des requins tigres [...] Un sac d'aileron de requin tigre partagé entre tout l'équipage et le capitaine pouvait valoir 250 dollars américains pour chacun d'entre nous [...] Le requin-marteau [...] est également cher. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété taïwanaise, 2021-2023)



Des requins nouveau-nés et des ailerons. Photo partagée par un pêcheur interrogé par EJE, qui proviendrait de son passage à bord d'un navire de propriété chinoise.

Méthodes de capture des requins

Selon les pêcheurs à bord des navires chinois et taïwanais concernés, les requins étaient délibérément capturés – par l'utilisation de harpons, la modification des engins de pêche et l'utilisation de chair de requin comme appât pour attirer d'autres requins.

« Nous les harponnions (les requins) [...] nous leur coupions les nageoires [...] c'était interdit [...] (nous capturions des requins) tous les jours. Nous capturions plus de requins que de thons. En une journée, nous ne pouvions capturer que cinq à six thons et des dizaines de requins. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2019-2021)

« Le corps (des requins capturés) est soit rejeté à la mer, soit utilisé comme appât pour capturer d'autres requins. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété chinoise, 2021-2022)

« Nous ne prenions que les nageoires et nous jetions les corps. Il y avait aussi quelques requins dont nous prenions le corps, mais seulement quelques-uns, nous les utilisions comme appâts. La plupart du temps, nous les jetions. Nous utilisions n'importe quel type de requin, nous en prenions une petite partie pour l'appât, puis nous jetions le reste. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2019-2020)

« Le requin-renard [...] servait d'appât sur chaque bouée. [...] Lors d'une sortie, il y avait 300 bouées. [...] C'était spécifiquement pour les requins. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2024-2025)

« Les corps de requins étaient découpés en petits morceaux et transformés en appâts. Nous les utilisions comme appâts [...] pour attraper à nouveau des requins. [...] Lorsque nous attrapions des requins en utilisant des carcasses de requins comme appâts, nous en attrapions probablement davantage. [...] Parce que l'appât à requins que nous utilisions était gros. [...] il était plus frais [...] nous l'utilisions immédiatement comme appât alors qu'il était encore ensanglanté. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2022-2024)

Un pêcheur, qui a partagé une vidéo censée montrer de la chair de requin renard utilisée comme appât pour capturer davantage de requins, a expliqué à EJF que :

« C'était au moment où nous étions en train de préparer les lignes [...] C'était de la chair de requin (apparemment de requin renard) [...] Elle a été utilisée comme appât pour les requins. Elle a été placée sur la boule. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2024-2025)

Traitement et stockage des ailerons de requins à bord

Les entretiens menés par EJF auprès des pêcheurs indiquent que le séchage des ailerons de requins est une pratique courante, signalée sur la majorité des navires concernés (56 %) – probablement parce que les ailerons séchés se vendent à un prix plus élevé. Le processus consiste souvent à étaler les ailerons sur le pont au soleil pour les faire sécher – une étape de transformation qui augmente considérablement leur valeur marchande – avant de les stocker dans la cale à poisson.

« Parfois, nous les nettoyions (les ailerons) et, si nous les avions déjà nettoyés, le mécanicien les faisait sécher et les enveloppait dans du plastique. [...] Le prix des ailerons séchés est très élevé. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété chinoise, 2023-2024)

« Nous les faisons aussi sécher à bord parce que le capitaine disait que le prix était bien plus élevé si nous les vendions séchés. Mais si nous n'avions pas assez de temps pour les faire sécher, nous les vendions simplement frais, tout droit sortis du congélateur. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2018-2020)

« Les ailerons de requin étaient séchés au soleil. Une fois secs, ils étaient attachés et puis placés dans le congélateur. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2021-2022)

« Les ailerons étaient séchés au soleil, empilés, puis vendus par le capitaine. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété taïwanaise, 2024-2025)



Ailerons de requins suspendus pour sécher sur le pont d'un navire de pêche. Photo partagée par un pêcheur interrogé par EJP, qui aurait été prise pendant son service à bord d'un navire de propriété chinoise.

Un indicateur clé montrant que ces ailerons ont été prélevés en infraction aux MCG de la CICTA est que les pêcheurs ont souvent décrit en détail les mesures prises pour dissimuler les ailerons sur leurs navires, vraisemblablement pour éviter toute détection lors d'éventuelles inspections. Ces tactiques consistaient notamment à cacher les ailerons sous les appâts ou à les placer au fond de la cale à poissons :

« Les ailerons étaient cachés [...] ils étaient gardés secrets car l'aileronnage des requins enfreint la loi du pays [...] ils étaient placés au fond du congélateur. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété taïwanaise, 2022-2024)

« En général, ces ailerons étaient empilés avec les prises, car il y avait souvent des descentes des garde-côtes en mer. On procédait ainsi pour que ces ailerons ne puissent pas être trouvés lors de la descente des garde-côtes. Ces ailerons étaient empilés avec le thon [...] cachés [...] afin que ces ailerons ne puissent pas être découverts lors de la descente. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété taïwanaise, 2021-2023)

« Si ils (les ailerons de requin) étaient mis dans le congélateur à l'avant, ou dans celui qui est le plus facile à ouvrir, on se ferait certainement prendre, tu sais. Mais si ils étaient mis dans les congélateurs dans le coin ou en bas, ce serait plus difficile de les trouver. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2019-2021)

« Elles (les nageoires) étaient conservées différemment (du thon). Elles étaient conservées dans la cale avant, mélangées à l'appât. [...] Nous les gardions dans un sac [...] elles étaient cachées tout au fond [...] recouvertes par les poissons de deuxième choix. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2021-2023)

« Bien sûr que nous les cachions (les ailerons), c'est certain. Nous les cachions sous le mât, dans un coin, nous les recouvrons, ça ne fait aucun doute. Parce qu'il y avait des inspections en mer. Nous avons peur de nous faire prendre, alors nous les cachions. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2018-2020)

« Nous [...] les cachions (les nageoires) chaque fois que d'autres navires passaient à proximité. Parfois, nous les recouvrons d'appâts. Elles ne devaient pas être exposées. [...] Nous les cachions (les ailerons) aux navires collecteurs ; généralement, lorsque nous transférons la prise vers un navire collecteur, l'ingénieur montait à bord de notre navire et inspectait le congélateur [...] peut-être que le capitaine craignait qu'un ingénieur d'un navire collecteur vienne inspecter notre congélateur, découvre les requins à l'intérieur et le signale à la police, ce qui nous aurait valu une amende. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2018-2020)

Dans certains cas, les pêcheurs ont décrit le rejet des ailerons avant les inspections prévues :

« Comme on nous avait prévenus à l'avance que les garde-côtes attendaient au port, 68 sacs (d'ailerons) ont été jetés, avec une moyenne de 50 kilos par sac. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété taïwanaise, 2021-2022)

« Le capitaine nous a ordonné de jeter les nageoires lorsqu'il y a eu une inspection de la police par hélicoptère. Nous avons donc jeté les nageoires à la mer. Nous avons jeté environ 20 sacs, pesant chacun entre 70 et 80 kg. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2019-2021)

« Ils ont été rejetés à la mer, environ 25 paquets d'ailerons, pesant chacun environ 120 kg ; il (le capitaine) a rejeté tous les ailerons qui se trouvaient dans le congélateur. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2018-2020)

« Le propriétaire du navire a appelé le capitaine : "N'apportez pas les ailerons, une opération est en cours" [...] Des membres d'équipage philippins ont pris les ailerons caudaux et les ont séchés. Le contremaître leur a dit de ne pas les apporter à Dakar car une opération était en cours. Il leur a dit de les jeter. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2023-2024)

Les pêcheurs ont également rapporté que l'aileronnage des requins était dissimulé en modifiant les pratiques lorsque le navire était sous surveillance, soit par un observateur humain à bord, soit par des caméras de vidéosurveillance embarquées. Un pêcheur a décrit comment son navire rejetait habituellement les corps de requins, mais que lorsqu'un observateur était à bord, ceux-ci étaient conservés :

« Parfois, nous gardions aussi le corps du requin dans le congélateur parce qu'il y avait un observateur de garde pour voir quel type de poisson nous pêchions. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété taïwanaise, 2021-2022)

Un autre pêcheur, à bord d'un autre navire appartenant à des intérêts taïwanais, se souvient que les requins n'étaient délibérément ciblés que lorsque le système de vidéosurveillance du navire ne fonctionnait pas. D'autres pêcheurs ont également déclaré que la désactivation des systèmes de vidéosurveillance à bord était couramment utilisée pour dissimuler la pêche des ailerons.

« Quand on prélevait les nageoires, la vidéosurveillance était éteinte [...] Du coup, les requins se faisaient attraper à l'hameçon. Avant de remonter les requins, on éteignait d'abord la vidéosurveillance. Toutes les caméras étaient éteintes. Une fois ces requins hissés à bord, ils étaient traités. On leur prélevait les nageoires. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2023-2024)

« Les caméras étaient rarement allumées car il y avait une opération de pêche au requin. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2023-2024)

Cependant, des pêcheurs d'autres navires concernés qui pratiquaient l'aileronnage ont signalé la présence de caméras de vidéosurveillance, sans mentionner de tentatives visant à dissimuler ces activités à leur regard. Cela suggère que la vidéosurveillance seule – en particulier lorsque les images sont contrôlées à bord et ne sont pas transmises pour être visionnées à terre – constitue un moyen de dissuasion insuffisant.⁹⁰

Les membres d'équipage supérieurs auraient pris des mesures supplémentaires pour dissimuler l'aileronnage à bord de ces navires en interdisant aux pêcheurs de prendre des photos avec leurs téléphones portables. Certains membres d'équipage ont déclaré à EJF que leurs appareils avaient été confisqués et que toute preuve d'aileronnage avait été supprimée.

« On n'avait pas le droit de filmer avec nos téléphones. C'était interdit [...] Lorsque nous allions être transférés sur d'autres navires, le capitaine nous prenait nos téléphones. Tout l'équipage du navire était rassemblé. [...] Ce jour-là, tous les téléphones ont été collectés. Les vidéos ont été supprimées. [...] Au cas où il y aurait eu des vidéos montrant les requins ou les nageoires. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2023-2024)

« Nous étions surveillés par les officiers chinois pendant le transfert. Ils ne nous autorisaient pas à utiliser nos téléphones pendant le transfert des ailerons de requins, c'était interdit. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2018-2020)

Deux pêcheurs travaillant sur des navires exploités par la même entreprise chinoise ont également déclaré qu'ils jetaient les corps des requins une fois qu'ils avaient stocké un certain tonnage – ce qui pourrait révéler une lacune dans le ratio de 5 % entre les ailerons et le corps (c'est-à-dire que l'aileronnage illégal peut passer inaperçu sur les navires qui respectent ce ratio) :

« On nous a dit de ne prendre que les nageoires et un certain tonnage de carcasses. Si nous atteignons l'objectif, nous jetons les carcasses. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2018-2020)

« Nous prenions généralement les nageoires et les corps. Mais pour les corps, si nous avions déjà atteint un certain tonnage, nous arrêtons de les prendre, nous ne prenions que les nageoires. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2018-2020)

4.5 Le port de Dakar comme plaque tournante régionale pour le débarquement des ailerons de requins

Des ailerons de requins ont été débarqués au port de Dakar par 24 navires concernés, selon les témoignages de 47 pêcheurs qui travaillaient à bord et ont été interrogés par EJE. Ces débarquements ont été effectués soit directement, soit par transbordement en mer vers des navires qui retournaient à Dakar. Des pêcheurs ($n = 15$) de neuf navires ont signalé des transbordements liés à deux navires de transport spécialement adaptés qui, bien qu'autorisés par la CICTA en tant que palangriers, opéraient en réalité comme des navires collecteurs. Ces deux navires ont été inscrits sur la liste INN de la CICTA en 2022⁹¹ (voir **l'étude de cas n° 1** pour une analyse détaillée de ces activités, axée sur le LISBOA).

Thonier palangrier chinois débarquant ses prises à Dakar.
Image modifiée numériquement pour masquer le nom du navire.



Étude de cas n° 1 : le cas du LISBOA

À la fin des années 2010, un réseau de pêche INN notoire opérait à partir du port de Dakar. Le LISBOA en faisait partie. Bien qu'enregistré comme navire de pêche palangrier, il agissait en tant que navire collecteur et effectuait fréquemment des transbordements illégaux avec des palangriers appartenant à des armateurs chinois et taïwanais, avant de blanchir leurs captures via le port de Dakar, ainsi que de faire transiter des membres d'équipage entre les palangriers. Le navire a également joué un rôle central dans la décision de l'UE d'infliger un carton jaune au Sénégal en 2024. Cette décision indiquait que le LISBOA avait exporté en 2020 des quantités de thon blanc dépassant le quota du Sénégal au sein de la CICTA.⁹² Bien qu'il ait été renommé KIKI et ait changé de pavillon pour celui de la Gambie en 2021, le navire a finalement été inscrit sur la liste INN de la CICTA en septembre 2022.

Onze membres d'équipage de huit navires d'intérêt (entre 2017 et 2020) ont explicitement décrit le transfert d'ailerons de requin à bord du LISBOA. Plusieurs autres ont décrit le transfert d'ailerons de requins vers un navire collecteur, sans se souvenir de son nom. De plus, un entretien mené par EJJ avec un membre d'équipage ayant travaillé sur le LISBOA entre 2019 et 2020 a confirmé que le navire avait reçu et débarqué des volumes importants d'ailerons de requins. Par ailleurs, un rapport de Greenpeace datant de 2020 affirmait que le LISBOA transportait des membres d'équipage vers le palangrier taïwanais WEI CHING et y récupérait des ailerons.⁹³

Un membre d'équipage qui a travaillé sur un palangrier de propriété chinoise a déclaré à EJJ que son navire avait transféré des ailerons vers le LISBOA à deux ou trois reprises pendant qu'il était à bord, pour un total de 20 paniers, pesant chacun entre 40 et 50 kg. Plusieurs pêcheurs ont déclaré que le thon était transféré vers des navires frigorifiques (souvent japonais) et que les corps de requins, les ailerons et les prises autres que le thon étaient récupérés par le LISBOA peu après.

« Les trois premiers mois après notre départ du Cap (Cape Town), nous avons transféré du thon, puis des ailerons de requin une semaine plus tard. Nous effectuons donc des transferts tous les trois mois. Nous transférons généralement les ailerons et les carcasses de requins vers le LISBOA. » (Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2018-2020)

« Un paquet d'ailerons séchés pesait entre 60 et 70 kg, les ailerons humides entre 90 et 100 kg. [...] (Nous transférons) vers le Lisboa tous les trois mois. Nous pouvions transférer des centaines de paquets en un seul transfert. » (Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2018-2020)



Deux membres d'équipage posent devant le LISBOA.
Photo partagée par un pêcheur interrogé par EJJ, qui aurait été prise pendant son service à bord du Lisboa.

Le membre d'équipage interrogé par EJJ qui travaillait à bord du LISBOA a déclaré que le navire collectait des cargaisons à travers tout l'Atlantique, recevant environ deux tonnes d'ailerons de requins provenant de navires appartenant à un opérateur chinois. Le capitaine payait les navires directement pour les ailerons dans la plupart des cas, avant de retourner à Dakar et de les charger dans des conteneurs à destination de Taïwan et de la Chine. La même personne interrogée a noté que même lorsque les corps de requins étaient transbordés avec les ailerons, ils étaient rejetés à la mer.

Bien que rien n'indique que le LISBOA continue d'opérer depuis le Sénégal, ses activités soulèvent deux préoccupations : le port de Dakar est une plaque tournante régionale pour le débarquement et le commerce des ailerons de requins, et les autorités portuaires du pays sont depuis longtemps mal équipées pour détecter et dissuader efficacement ce commerce.

Les estimations fournies par les pêcheurs indiquent que des quantités importantes d'ailerons de requins sont débarquées au port de Dakar. Un pêcheur, qui a travaillé à bord d'un palangrier chinois visé par cette étude de 2024 à 2025, a expliqué que son navire accostait à Dakar environ tous les cinq mois pour décharger des ailerons. À chaque déchargement, le navire débarquait « cent paquets », chacun pesant environ 50 kg. Des pêcheurs d'autres navires ont également signalé des déchargements à grande échelle d'ailerons de requins à Dakar :

« C'était près de sept à huit sacs [...] un sac d'ailerons pèse 35 kilos. »

(Pêcheur philippin, palangrier de propriété chinoise, 2023-2024)

« Les ailerons étaient rassemblés dans un panier [...] (nous recevions) parfois deux paniers en un mois ; au total, cela pouvait représenter plus de 100 kilos [...] les ailerons étaient acheminés vers Dakar. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2021-2022)

Un pêcheur a fait allusion au fait que les contrôles portuaires à Dakar étaient nettement moins stricts qu'au Cap en Afrique du Sud, autre port clé pour le débarquement du thon dans l'Atlantique :

« D'après ce que je sais, quand nous étions au Cap, si le nombre d'ailerons et de corps ne correspondait pas [faisant probablement référence à la règle des 5 % du rapport ailerons/corps], il y avait une amende. [...] (À Dakar) Nous pouvions simplement le faire (décharger les ailerons). Nous n'avions pas besoin de cacher quoi que ce soit, car il n'y avait rien à craindre. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2016-2018)

De nombreux pêcheurs (n = 14) ont décrit comment les nageoires étaient déchargées à Dakar pendant la nuit, probablement pour éviter les inspections :

« Nous les déchargions (les nageoires) en cachette, la nuit. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2021-2023)

« Le déchargement (des ailerons de requin) avait généralement lieu à trois heures du matin. [...] Le déchargement des prises se faisait du matin jusqu'à l'après-midi, de huit heures à dix-sept heures. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2023-2024)

« Nous ne déchargions pas les ailerons de requin à midi (avec le reste de la prise). Les ailerons de requin étaient déchargés le soir, vers 20 h, et les acheteurs venaient les chercher. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2022-2024)

« Les requins sont généralement déchargés la nuit. [...] À ma connaissance, ce qui est lié aux requins est illégal. Ce n'est pas autorisé. C'est pourquoi ils étaient déchargés la nuit. On nous pressait aussi. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2022-2024)

« Les prises étaient d'abord déchargées, tandis que les ailerons l'étaient en secret. [...] La nuit [...] C'était comme un vol. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2024-2025)

Dix pêcheurs ayant travaillé sur des navires dont ils ont vu le déchargement d'ailerons dans le port de Dakar ont déclaré à EJP que, à leur connaissance, les autorités portuaires de Dakar ne surveillaient aucune des activités de déchargement de leurs navires, tandis que deux autres pêcheurs ont affirmé que les autorités étaient au courant du déchargement d'ailerons mais n'avaient pris aucune mesure :

« Je pense que le déchargement s'est fait de mèche avec la police de Dakar [...] ça ressemblait à une opération de camouflage. [...] Le capitaine du port était au courant. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2021-2023)

« Nous avons été inspectés, mais nous avons soudoyé (les inspecteurs). À Dakar, il est généralement très facile de soudoyer la police. Nous leur donnions du poisson, et ils ne contrôlaient pas le navire. [...] nous avons jeté l'ancre [...] avant que le navire n'entre (dans le port), il a d'abord été inspecté par la police. Ils voulaient juste du poisson, vous savez. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2019-2021)

Les pêcheurs savaient peu de choses sur la chaîne d'approvisionnement de ces ailerons. Certains ont décrit des ailerons collectés par des fourgonnettes ou des camions – dans certains cas, apparemment par des individus « Africains », et dans d'autres, par des « Chinois ».

« (Les ailerons étaient déchargés) dans une voiture particulière [...] C'était comme un (petit minibus). Ces ailerons étaient déchargés dans le coffre. [...] il y avait trois voitures. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2024-2025)

« Ces (ailerons) n'étaient pas chargés dans des conteneurs, mais dans des camionnettes [...] Les ailerons de requin étaient chargés par des individus. [...] C'était un véhicule ordinaire [...] pas un gros camion. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2024-2025)

« Les ailerons n'étaient pas transférés dans des conteneurs ; ils étaient généralement transférés dans des voitures. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2023-2024)

« Il y avait sept bateaux. Tous les bateaux portaient et revenaient ensemble [...] ils étaient toujours ensemble [...] rien que sur mon bateau [...] pour le [NOM DE NAVIRE SUPPRIMÉ], il y avait trois voitures, des voitures de particuliers [...] (chacune) pouvant charger deux à trois sacs. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2024-2025)

« Oui, nous les avons sorties (les nageoires) du bateau [...] Tout l'équipage les a transportées jusqu'au toit de la voiture. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2022-2024)

À l'instar de certains cas observés à bord des navires en mer, un pêcheur employé sur un navire chinois a rapporté qu'un de ses collègues avait tenté de filmer le déchargement d'ailerons de requins au port de Dakar, mais que son téléphone avait été confisqué et les preuves effacées :

« Il n'y avait pas que des Indonésiens, mais aussi des Philippins qui filmaient, enregistrant les activités sur le bateau. On nous a réprimandés et on nous a interdit de filmer. [...] Ça s'est passé à Dakar. [...] Tous les déchargements avaient toujours lieu la nuit. [...] Au début, j'ai été réprimandé par la personne à la peau foncée [...] Je ne sais pas vraiment s'il était un acheteur ou non. En substance, je n'avais pas le droit de (l'enregistrer) [...] Il semblait être un organisateur, je veux dire, il collaborait avec le capitaine. Je ne sais pas vraiment non plus. [...] J'ai donc été réprimandé, je n'avais pas le droit de filmer. Les Philippins ont vécu la même chose ; lorsqu'ils filmaient, on ne les laissait pas faire et ils se faisaient réprimander. [...] [Un membre d'équipage supérieur a même vérifié le téléphone portable d'un pêcheur philippin, et la vidéo a été supprimée. »

(Pêcheur indonésien, palangrier de propriété chinoise, 2022-2024)

Palangriers de propriété chinoise dans le port de Dakar.



4.6 Chaînes d'approvisionnement du thon pêché à la palangre et débarqué à Dakar

Ce rapport a détaillé l'ampleur et la nature du prélèvement des ailerons de requins à bord des navires hauturiers qui font escale au port de Dakar – dont beaucoup pour décharger du thon et des espèces apparentées, ainsi que, dans certains cas, des ailerons de requins. L'opacité qui caractérise de nombreuses chaînes d'approvisionnement mondiales de matières premières, particulièrement marquée dans le secteur de la pêche, rend difficile le traçage des marchés finaux pour ces produits. Toutefois, à l'aide des données commerciales agrégées sur la plateforme Trade Data.Pro, cette section identifie un certain nombre de cas, entre janvier 2024 et avril 2026, où du thon et de l'espadon – très probablement issus de palangriers hauturiers – ont été exportés depuis le port de Dakar directement vers le Japon, ainsi que vers des transformateurs basés à Singapour et en Thaïlande qui exportent du thon et/ou de l'espadon vers l'UE, la Corée du Sud et les États-Unis.

Il convient de noter qu'il n'existe aucune preuve directe indiquant que les entreprises mentionnées dans cette section aient acheté du thon ou des espèces apparentées au thon à des navires qui ont prélevé des ailerons de requins. Toutefois, compte tenu de la pratique généralisée de l'aileronnage à bord des palangriers hauturiers utilisant le port de Dakar, l'achat de tout produit provenant de ces navires doit être considéré comme présentant un risque élevé.

Liens de la chaîne d'approvisionnement avec le Japon

Le Japon est de loin le plus grand importateur mondial de thon frais et congelé (non mis en conserve).⁹⁴ Étant donné que la chair de thon se conserve bien lors de la capture et peut être congelée rapidement, les palangriers thoniers sont les mieux adaptés à la capture du thon de qualité sashimi, très lucrative, qui occupe une place centrale dans la culture culinaire japonaise.

EJF a identifié plusieurs flux commerciaux thon suspecté d'avoir été pêché à la palangre entre Dakar et le Japon. Rien qu'en 2024, quinze cargaisons, contenant au total 414,5 tonnes de thon (dont du thon blanc, du thon obèse et du thon à nageoires jaunes) ont été exportées vers le Japon depuis Dakar puis achetées par Toyo Reizo.⁹⁵ Toyo Reizo est une filiale de Mitsubishi Corporation et importe au Japon, ou s'approvisionne sur le marché intérieur, en poissons entiers et en produits de la mer sous diverses formes transformées, y compris des produits provenant de captures réalisées par des palangriers chinois et taïwanais.⁹⁶ Le site web de Toyo Reizo précise qu'elle s'approvisionne en thon blanc, thon obèse et thon albacore dans les eaux de l'océan Atlantique.⁹⁷ Une enquête conjointe menée par EJF et Mongabay en 2022 détaille les liens historiques entre Toyo Reizo et un certain nombre

de navires accusés de pratiquer l'aileronnage de requins – dont beaucoup opéraient dans l'Atlantique – appartenant à Dalian Ocean Fishing Co., Ltd. (DOF).⁹⁸ DOF a fait l'objet de sanctions de la part du département du Trésor américain en décembre 2022, liées à des allégations d'aileronnage de requins et de violations des droits humains à bord de la flotte de la société.^{99/100}

EJF a identifié un deuxième acheteur japonais important du thon via Dakar, très probablement également pêché à la palangre. Entre janvier et décembre 2024, 42 cargaisons (dont la plupart étaient étiquetées « germon congelé » ou « poisson congelé ») ont été expédiées du Dakar à « Hiroichi Co Limited ». Pour deux de ces cargaisons, l'exportateur était répertorié comme « Fujian C AND G Logistics Co LTD » et la partie notifiante comme « Fujian Yaoxiang Marine Fisheries Co », qui détient la flotte FU YUAN YU de palangriers de propriété chinoise opérant à partir de Dakar. L'exportateur des 40 autres cargaisons est indiqué comme étant « Yuh Jan Enterprise Co LTD » (Yuh Jan). Il convient de noter que Yuh Jan était autrefois propriétaire du palangrier thonier DIAMALAYE 1909 (aujourd'hui rebaptisé LUCCIA), dont l'UE a allégué en 2019 qu'il avait exporté du thon albacore vers la Thaïlande alors qu'il n'était pas autorisé à pêcher cette espèce dans la zone de la CICTA¹⁰¹. Yuh Jan a été identifiée par Greenpeace comme ayant facilité le transfert d'un membre d'équipage vers un palangrier taïwanais en mer via le navire LISBOA, figurant sur la liste des navires INN, décrit dans **l'étude de cas n° 1**.¹⁰²

Hiroichi Co. Ltd – l'importateur répertorié sur Trade Data.Pro pour les exportations de thon de Yuh Jan – est une société japonaise ayant des liens historiques étroits avec des entreprises taïwanaises. Selon les informations publiées sur son site internet, elle « sert d'intermédiaire dans les transactions entre les entreprises japonaises ayant besoin de stocks de thon et les armateurs taïwanais et chinois ».¹⁰³ Le site web d'Hiroichi répertorie plusieurs de ses principaux clients, notamment les entreprises japonaises de produits de la mer Toyo Reizo et Try Inc.¹⁰⁴

Liens avec un fournisseur de produits de la mer basé à Singapour dont les marchés de destination comprennent l'UE, la Corée du Sud et les États-Unis

Deux cargaisons de « poisson congelé » ont été exportées de Dakar vers Singapour entre le 11 août 2024 et le 20 septembre 2024, pour un total de 52,5 tonnes. L'exportateur de chacune de ces cargaisons est enregistré sous le nom de « Fujian C AND G Logistics Co LTD », et la partie notifiante est « Fujian Yaoxiang Marine Fisheries Co », propriétaire de la flotte FU YUAN YU basée à Dakar évoquée plus haut. L'unique importateur de ces cargaisons était « Fong Hsiang Enterprise Co PTE LTD » (Fong Hsiang). Le nom et l'adresse indiqués sur Trade Data.Pro correspondent à ceux de Fong Hsiang, transformateur et fournisseur de produits de la mer basé à Singapour, spécialisé dans l'espadon ainsi que dans le thon et d'autres espèces apparentées au thon.¹⁰⁵

Le site web de Fong Hsiang présente un plan HACCP (Analyse des risques et maîtrise des points critiques) certifié et arbore également le logo de la Food and Drug Administration (FDA) américaine, ce qui laisse supposer que l'entreprise pourrait fournir des produits de la mer au marché américain. Cinq cargaisons d'espadon totalisant près de 129 tonnes ont été exportées par Fong Hsiang vers les États-Unis entre 2024 et la date de rédaction du présent rapport, le port de déchargement étant indiqué comme étant Los Angeles. EJF a également retracé des exportations de Fong Hsiang – qui est un exportateur agréé vers l'UE sous le numéro d'agrément VPH-FE-003¹⁰⁶ – vers l'Italie. Entre mai 2024 et décembre 2025, huit cargaisons (totalisant 231,6 tonnes) ont été identifiées, expédiées par Fong Hsiang à divers importateurs italiens. Sept cargaisons d'espadon congelé, dont les quantités sont inconnues, ont également été exportées par Fong Hsiang vers la Corée du Sud entre juillet 2024 et mars 2025, selon Trade Data.Pro.

Pêcheur en train de retirer les nageoires d'un requin bleu présumé à bord d'un navire de pêche. Photo partagée par un pêcheur interrogé par l'EJF, qui aurait été prise pendant son service à bord d'un navire de pêche appartenant à une société chinoise.

Liens avec un importateur basé en Thaïlande dont le marché de destination comprend les États-Unis

Fin 2024, une cargaison de « THON À NAGEOIRES JAUNES CONGELÉ », d'un total de 25,6 tonnes, a été acheminée du port de Dakar vers la Thaïlande. Là encore, l'exportateur est enregistré sous le nom de « Fujian C and G Logistics CO LTD » et la partie notifiante est « Fujian Yaoxiang Marine Fisheries CO ». L'importateur était « THAI OCEAN VENTURE CO LTD », une entreprise se présentant comme l'un des principaux transformateurs et exportateurs de produits à base de thon congelé, basée à Phuket, en Thaïlande.¹⁰⁷ Selon un document déposé auprès du Département du développement des entreprises de Thaïlande, 46 % des parts de Thai Ocean Venture Co sont détenues par des intérêts Chinois.¹⁰⁸

Le site web de Thai Ocean Venture indique qu'en 2018, l'entreprise a obtenu l'agrément de la FDA américaine, « établissant ainsi sa conformité aux normes internationales et élargissant son accès aux marchés mondiaux haut de gamme ». ¹⁰⁹ EJF a découvert qu'entre janvier 2024 et février 2026, au moins 11 cargaisons de produits à base de thon albacore pesant 215,5 tonnes ont été expédiées de Thai Ocean Venture vers les États-Unis. Une partie de ce thon, qui a été en grande partie importé aux États-Unis sous forme de cubes pré-transformés destinés au poke, pourrait bien provenir de la flotte de palangriers à haut risque de Dakar.





Port de Dakar, Sénégal.

5. Conclusion et recommandations

S'appuyant sur un ensemble substantiel de témoignages de première main, de données de suivi par satellite et de preuves visuelles, ce rapport documente l'ampleur et la nature du prélèvement d'ailerons de requins à bord des palangriers thoniers chinois et taïwanais opérant dans l'Atlantique. Le prélèvement d'ailerons de requins est non seulement destructeur sur le plan écologique, mais il entrave également la capacité à recueillir des données scientifiques précises sur l'abondance des espèces et l'état des populations de requins, ce qui, en fin de compte, compromet la capacité des régulateurs à apporter des améliorations fondées sur la science aux mesures de gestion de la pêche. Plus fondamentalement, le prélèvement d'ailerons de requins inflige des souffrances aiguës aux requins capturés et alimente les réseaux d'acteurs criminels qui tirent profit de ce commerce international illégal d'espèces sauvages. La présence d'infractions de pêche INN telles que le prélèvement d'ailerons de requins à bord d'un navire peut également servir d'indicateur pour des crimes associés, tels que la traite des êtres humains et le travail forcé.¹¹⁰

Étant donné que bon nombre des navires concernés opèrent à des centaines de kilomètres des côtes, avec une surveillance à bord limitée, voire inexistante, les escales dans les ports constituent une occasion cruciale d'intervenir. En tant que port fréquemment visité par ces flottes et, dans de nombreux cas, point de passage par lequel les ailerons de requins sont débarqués et entrent sur les marchés internationaux, l'importance régionale et mondiale de Dakar dans ce commerce ne saurait être sous-estimée. En tant que partie à l'AMREP et membre de la CICTA, le Sénégal a le devoir de veiller à ce que les produits de la mer capturés par le biais de la pêche INN, ou en association avec celle-ci, n'entrent pas dans ses ports. Ne pas le faire permet non seulement à des pratiques cruelles et non durables telles que le prélèvement d'ailerons de requins de se poursuivre sans entrave, mais nuit également à la réputation du pays sur la scène internationale, avec des répercussions économiques et politiques potentielles qui pourraient prendre des années à réparer.

À ce stade, le gouvernement sénégalais a l'occasion de s'appuyer sur ses récents engagements en faveur de la transparence dans le secteur de la pêche et de l'amélioration des contrôles portuaires, et de se positionner comme un leader régional dans la lutte contre la pêche INN. Pour ce faire, il doit aller au-delà des engagements et passer à l'action, en tirant parti des révisions législatives en cours dans le domaine de la pêche pour inscrire dans la loi les principes fondamentaux de l'AMREP et des mesures de transparence de grande envergure. Au-delà de cela, le Sénégal doit s'assurer que des mécanismes techniques et logistiques suffisants sont en place pour mettre en œuvre efficacement ces changements. Dans la mesure du possible, cela devrait inclure le recours au soutien et à l'expertise de partenaires techniques et commerciaux qui devraient être tout aussi déterminés à endiguer le commerce des produits de la mer illégaux.

Au-delà du Sénégal, ce rapport identifie des lacunes en matière de surveillance, de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS), de transparence et de cadres réglementaires qui concernent un large éventail d'acteurs – notamment la Chine et Taïwan en tant qu'États du pavillon, la CICTA en tant qu'ORGP sous la juridiction de laquelle le prélèvement d'ailerons de requins a lieu, et les principaux États de marché qui sont susceptibles, bien qu'indirectement et potentiellement à leur insu, d'alimenter ce commerce destructeur d'ailerons. Un alignement urgent sur les meilleures pratiques – notamment l'adoption d'une politique de « nageoires naturellement attachées » sans exception, une couverture accrue par les observateurs et l'adoption de mesures clés de traçabilité et de transparence – est nécessaire pour mettre un terme au taux de mortalité inacceptable et totalement insoutenable des requins à l'échelle mondiale.

Compte tenu de ce qui précède, EJF recommande ce qui suit :

Recommandations au Sénégal :

- Conformément à l'AMREP et à la recommandation 25-11 de la CICTA sur les mesures de l'État du port, exiger le strict respect des obligations de demande préalable d'entrée au port et prendre des mesures coercitives en cas de non-respect, y compris des sanctions le cas échéant.
- Veiller à ce que les inspecteurs habilités soient dûment habilités, formés et équipés, et qu'ils connaissent bien les mesures nationales, régionales et internationales pertinentes en matière de conservation et de gestion, y compris les mesures de protection des requins de la CICTA.
- Fournir au GIES les informations pertinentes – telles que les refus d'entrée ou d'utilisation des ports par des navires étrangers ainsi que les rapports d'inspection effectués sur ces navires à quai – et, en cas d'infractions apparentes, suivre strictement la procédure décrite dans la recommandation 25-11 de la CICTA sur les mesures de l'État du port.
- Veiller à ce que la présence éventuelle d'ailerons de requins à bord soit systématiquement examinée dans le cadre de toute inspection des palangriers.
- Évaluer la possibilité de mettre en place, dans des ports désignés, un système de surveillance par caméra permettant aux autorités compétentes de surveiller à tout moment les activités de débarquement et de transbordement, ainsi que les activités autour des navires. Cette mesure devrait être complétée par une présence renforcée, 24 heures sur 24, d'inspecteurs des pêches dans les ports.
- Désigner les palangriers thoniers battant pavillon étranger, en particulier ceux de Chine et de Taïwan, comme présentant un risque élevé de pêche INN, et donner la priorité à leur inspection lorsqu'ils entrent dans le port de Dakar.
- Préparer et publier régulièrement des données sur les navires de pêche battant pavillon étranger qui font escale dans les ports sénégalais – y compris les noms et nationalités des navires – ainsi que des informations ventilées par engin et par État du pavillon concernant les déclarations DPEP, les inspections de navires effectuées et les navires auxquels l'entrée au port a été refusée.
- Profiter du processus de refonte législative en cours pour garantir que les principes fondamentaux de l'AMREP soient inscrits dans la loi, et pour exiger que les requins capturés par des navires battant pavillon sénégalais, ou débarqués dans les ports sénégalais, aient leurs nageoires naturellement attachées, sans exception.
- De même, envisager de mettre à jour d'autres documents pertinents, tels que le Plan d'action national sur les requins (2005),¹¹¹ afin de refléter la menace actuelle que représentent les ailerons de requins illégaux débarqués dans les ports sénégalais par des navires industriels battant pavillon étranger.

Recommandations à la Chine et à Taïwan en tant qu'États du pavillon :

- À la lumière des conclusions du présent rapport, enquêter sur les activités des palangriers thoniers autorisés par la CICTA, en collaborant avec les principaux États du port, y compris le Sénégal, si nécessaire.
- Renforcer la couverture des observateurs en mer, qu'il s'agisse d'observateurs humains ou de systèmes de surveillance à distance, y compris les systèmes de vidéosurveillance, avec pour objectif une couverture à 100 %, en particulier pour les flottes à haut risque telles que celles couvertes par le présent rapport. Lorsqu'une couverture est assurée à bord, veiller à ce que des mécanismes de contrôle suffisants soient en place pour garantir que les cas de dissimulation délibérée de comportements à bord soient identifiés et traités.
- Faire preuve d'un engagement sincère à mettre fin au commerce illégal des ailerons de requins en introduisant dans les législations nationales une politique d'ailerons naturellement attachés, sans exception.
- En plus de ce qui précède, faire pression pour une réforme des ORGP sur les mesures qui contribueraient à mettre fin au finning des requins, notamment l'adoption d'une politique de « nageoires naturellement attachées », sans exception, une couverture accrue par les observateurs et un système HSBI.

Recommandations aux États de commercialisation achetant du thon pêché à la palangre débarqué à Dakar :

- Renforcer le contrôle des importations de thon pêché à la palangre débarqué à Dakar par les navires hauturiers afin de s'assurer que les captures sont légales.
- Lorsqu'un système de contrôle des importations est en place, veiller à ce qu'un éventail suffisamment large de données clés soit collecté (concernant quand, où, comment et par qui le poisson est capturé) afin d'étayer les évaluations fondées sur les risques des produits de la mer importés.¹¹²

Recommandations aux détaillants et aux transformateurs achetant du thon pêché à la palangre débarqué à Dakar :

- Mettre en œuvre des mesures de diligences efficaces pour identifier, prévenir et traiter les risques de pêche INN et les abus associés dans les chaînes d'approvisionnement en thon. Celles-ci doivent s'aligner sur les cadres internationaux pertinents, tels que les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, ainsi que sur les réglementations nationales et les lignes directrices volontaires existantes.
- Plaider en faveur de l'amélioration des mesures prises au niveau des États du pavillon, des États du port et des ORGP pour lutter contre le prélèvement d'ailerons de requins dans l'Atlantique et au-delà, en tirant parti de l'influence du marché pour susciter un changement durable et légitime. Cela pourrait inclure l'obligation pour les entreprises auprès desquelles le thon ou les espèces apparentées sont achetés d'élaborer et de publier des politiques anti-aileronnage rigoureuses, y compris l'exigence que les requins soient débarqués avec leurs nageoires naturellement attachées.
- Adopter immédiatement la Charte mondiale pour la transparence des pêches et appeler publiquement les gouvernements à l'adopter et à la mettre en œuvre. Conformément à la Charte, les détaillants et les transformateurs devraient s'efforcer d'assurer la traçabilité et la transparence de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Recommandations à la CICTA :

- Conformément aux meilleures pratiques mondialement reconnues, adopter et mettre en œuvre de toute urgence une politique de « nageoires naturellement attachées » sans exception, afin d'améliorer la détection du prélèvement d'ailerons de requins par les observateurs de pêche à bord et les autorités portuaires. Cela devrait inclure une liste détaillée de toutes les espèces auxquelles elle s'applique, y compris idéalement tous les élasmobranches.
- Veiller à la soumission complète et en temps opportun des données spécifiques sur la capture des requins (au niveau des espèces), y compris les rejets de poissons morts, en utilisant les formulaires standardisés de collecte de données sur les requins de la CICTA (« fiches de contrôle des requins »), qui constituent un outil essentiel tant pour l'évaluation des stocks que pour les contrôles de la conformité. Les membres de la CICTA devraient veiller à ce que ces formulaires soient remplis de manière cohérente par l'ensemble de leurs flottes, avec des soumissions effectuées en temps opportun, complètes, spécifiques à chaque espèce et vérifiées par la présence d'observateurs.
- Fixer des objectifs assortis de délais pour parvenir à une couverture d'observation de 100 % – par le biais du REM et/ou d'observateurs humains – pour les flottes de pêche industrielle, avec des étapes intermédiaires claires permettant de suivre les progrès accomplis en vue d'une mise en œuvre complète. Cela devrait, au minimum, refléter les appels lancés par diverses parties, notamment les ONG et le Comité permanent de la recherche et des statistiques de la CICTA,¹¹³ en faveur d'une augmentation immédiate à 20 % de la couverture pour les palangriers pélagiques. Lorsque la REM est utilisée à des fins d'observation, cela devrait se faire conformément aux normes minimales et aux exigences du programme adoptées par la CICTA en 2023.¹¹⁴
- Mettre en place un système HSBI, soutenu par un renforcement des capacités des inspecteurs.
- En lien avec la recommandation 25-11 de la CICTA sur les mesures de l'État du port, faciliter un meilleur échange d'informations grâce au développement d'un système d'échange d'informations électronique géré par la CICTA, interopérable avec le GIES, qui inclut au minimum des informations sur les refus d'accès au port et les résultats d'inspection.

À l'ICCAT ainsi qu'à tous les États côtiers, portuaires, de commercialisation et du pavillon :

- Adopter et mettre en œuvre les mesures recommandées dans la « Charte mondiale pour la transparence des pêches » de la Coalition pour la transparence dans le secteur de la pêche,¹¹⁵ en tant que moyen le plus rentable et ayant un impact immédiat pour lutter contre les activités illégales, non durables et contraires à l'éthique dans le secteur de la pêche.

- 1 Ministère de Pêches et de l'Economie maritime du Sénégal (2025) 'Avis de Publication de la Liste des Navires Autorisés à Pêcher au Sénégal pour l'Année 2025', 3rd October 2025, <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1122100866780804&set=pcb.112126900019732> (accessed 1 April 2026).
- 2 EU Commission (2024) Commission Decision C/2024/3277, 27 May 2024, Doc. no. 32024D03277, <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/3277/oj>.
- 3 FAO (2016) Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing. Revised Edition, <https://openknowledge.fao.org/handle/20.500.14283/5469t>.
- 4 Sabillo, K. (2025) 'Countries seek urgent CITES protection of more than 70 sharks and rays', Mongabay, 1 July 2025, <https://news.mongabay.com/short-article/2025/07/countries-seek-urgent-cites-protection-of-more-than-70-sharks-and-rays/>.
- 5 ICCAT (2025) 'Draft Recommendation by ICCAT concerning the conservation of sharks caught in association with fisheries managed by ICCAT', Doc. No. PA4-805, https://www.iccat.int/DocsComm/uploads/2025/PA4_805_ENG_SPONS_3_20251120190110.docx.
- 6 Dedman, S., Moxley, J. H., Papastamatiou, Y. P., & Braccini, M. et al. (2024) 'Ecological roles and importance of sharks in the Anthropocene Ocean', *Science*, 385, 6708, <https://www.science.org/doi/epdf/10.1126/science.adl2362>.
- 7 Worm, B., Orofino, S., Burns, E. S., D'Costa, N. G. et al. (2024) 'Global shark fishing mortality still rising despite widespread regulatory change', *Science*, 383, pp. 225-230, <https://www.science.org/doi/10.1126/science.adf8984>.
- 8 See Table 1, which provides a breakdown of threatened pelagic shark species by IUCN category: Critically Endangered (n=3, 15%), Endangered (n=5, 25%), and Vulnerable (n=6, 30%). Rigby, C.L. (2024) 'Pelagic Sharks and Rays', in Jabado, R.W., Morata, A.Z.A., Bennett, R.H., Finucci, B. et al. (eds.) *The Global Status of Sharks, Rays, and Chimaeras*, pp.1991-1998, <https://doi.org/10.59216/ssg.gsrsrc.2024>.
- 9 Jabado, R. W. (2024) 'Introduction', in Jabado, R. W., Morata, A. Z. A., Bennett, R. H., Finucci, B. et al. (eds.) *The Global Status of Sharks, Rays, and Chimaeras*, pp. 1-4, <https://doi.org/10.59216/ssg.gsrsrc.2024>.
- 10 Dulvy, N.K., Pacoureau, N., Rigby, C.L. et al. (2021) 'Overfishing drives over one-third of all sharks and rays toward a global extinction crisis', *Current Biology*, 31, pp. 4773-4787, <https://doi.org/10.1016/j.cub.2021.08.062>.
- 11 Ibid.
- 12 Niedermüller, S., Ainsworth, G., de Juan, S., Garcia, R. et al. (2021) *The Shark and Ray Meat Network: A Deep Dive into a Global Affair*, Rome, Italy, WWF, https://wwf.eu.awsassets.panda.org/downloads/a4_shark_2021_low.pdf.
- 13 EU Commission (2023) Communication from the Commission on the European Citizens' Initiative (ECI) 'Stop Finning - Stop the Trade', 4th August 2023, Doc. no. C275/01, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023XC0804\[01\]](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023XC0804[01]).
- 14 WWF (2021) *The Shark and Ray Meat Network: A Deep Dive into a Global Affair*, https://wwf.eu.awsassets.panda.org/downloads/a4_shark_2021_low.pdf.
- 15 Hong Kong trade data (2020–2025) for HKHS codes 030392 (shark fins, frozen) and 030571 (shark fins, dried, salted, in brine or smoked). For ease of reference, fins classified under HKHS 030571 are referred to here as 'dried fins', though this category encompasses fins that are dried, salted, in brine, or smoked. Import value was converted from HK\$ (HK\$501 per kilogram compared to HK\$148 per kilogram) to US\$ and XOF based on the average exchange rate for 2025. Census and Statistics Department Hong Kong (n.d.) 'Trade statistics', <https://tradeids.censtatd.gov.hk/Index/3d442f6cf6a4db99f1b49d3b7844d09> (accessed 13 March 2026).
- 16 Ospina-Alvarez, A., De Juan, S., Cáceres, C., Sumaila, U. et al. (2025) 'Ocean leadership: Can the European Union influence the global shark meat trade?', *Marine Policy*, 177, 106659, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2025.106659>.
- 17 Rodenbiker, J., Therkildsen, N. and Li, C. (2023) Global shark fins in local contexts: multi-scalar dynamics between Hong Kong markets and Mid-Atlantic fisheries. *Ecology & Society*. 28 (3). <https://doi.org/10.5751/ES-14229-280305>.
- 18 Ospina-Alvarez, A., De Juan, S., Cáceres, C., Sumaila, U. et al. (2025) 'Ocean leadership: Can the European Union influence the global shark meat trade?', *Marine Policy*, 177, 106659, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2025.106659>.
- 19 Ibid.
- 20 Shea, S., Slee, B. and O'Toole, M. (2022) *Supply and Demand: The EU's Role in the Global Shark Trade*, The Hague, IFAW (International Fund for Animal Welfare), https://dijyxz9imt9yb.cloudfront.net/resource/1180/attachment/original/IFAW_Report_EU_role_in_global_shark_trade_FINAL_Feb_2022_HRes.pdf.
- 21 Shea, S., & Slee, B. (2024) *Meat on the menu and fins for export: Latin America's shark trade with Asia*, The Hague, IFAW (International Fund for Animal Welfare), https://dijyxz9imt9yb.cloudfront.net/resource/1672/attachment/original/Meat-on-the-menu-Report-2024-RGB_A4_FINAL_LR.pdf.
- 22 Ospina-Alvarez, A., De Juan, S., Cáceres, C., Sumaila, U. et al. (2025) 'Ocean leadership: Can the European Union influence the global shark meat trade?', *Marine Policy*, 177, 106659, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2025.106659>.
- 23 UN Comtrade global exports of shark fins (HS commodity codes 030292, 030392, 030571, and 160418) reported for the period 2015–2024. 2024 represents the latest year for which Comtrade data with full coverage of Senegal was available at the time of writing, as Senegal had not yet released 2025 trade data. United Nations Comtrade Database (n.d.) 'Trade Data', <https://comtradeplus.un.org/> (accessed 24 March 2026).
- 24 Ibid.
- 25 Jabado, R., Diop, M.S., Mbengue, M. (2024) 'Senegal', in Jabado, R. W., Morata, A. Z. A., Bennett, R. H., Finucci, B. et al. (eds.) *The Global Status of Sharks, Rays, and Chimaeras*, pp. 1291-1304, <https://doi.org/10.59216/ssg.gsrsrc.2024>.
- 26 CITES (n.d.) 'Senegal' <https://cites.org/eng/parties/country-profiles/sn> (accessed 2 April 2026).
- 27 CITES (n.d.) 'How CITES works' <https://cites.org/eng/disc/how.php> (accessed 1 April 2026).
- 28 Worm, B., Orofino, S., Burns, E. S., D'Costa, N. G. et al. (2024) 'Global shark fishing mortality still rising despite widespread regulatory change', *Science*, 383, pp. 225-230, <https://www.science.org/doi/10.1126/science.adf8984>.
- 29 Jabado, R., Diop, M.S., Mbengue, M. (2024) 'Senegal', in Jabado, R. W., Morata, A. Z. A., Bennett, R. H., Finucci, B. et al. (eds.) *The Global Status of Sharks, Rays, and Chimaeras*, pp. 1291-1304, <https://doi.org/10.59216/ssg.gsrsrc.2024>.
- 30 ICCAT (2004) Recommendation by ICCAT concerning the conservation of sharks caught in association with fisheries managed by ICCAT, Doc. no 04-10, <https://www.iccat.int/documents/recs/compendiopdf-e/2004-10-e.pdf>.
- 31 ICCAT (2023) Recommendation by ICCAT on establishing a list of vessels presumed to have carried out illegal, unreported and unregulated fishing activities, Doc. no 23-16, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2023-16-e.pdf>.
- 32 Ziegler, I., Hammond, A., Millward, S., Woodroffe, K., et al. (2020) Analysis of the Marine Stewardship Council's policy on shark finning and the opportunity for adoption of a 'Fins Naturally Attached' policy in the MSC Fisheries Standard Review, https://iote.org/sites/default/files/documents/2023/08/IOTC-2023-WPEB19-INF36_-_Analysis_MSC_policy_finning.pdf.
- 33 Ziegler, I., Hammond, A., Millward, S., Woodroffe, K., et al. (2020) Analysis of the Marine Stewardship Council's policy on shark finning and the opportunity for adoption of a 'Fins Naturally Attached' policy in the MSC Fisheries Standard Review, https://iote.org/sites/default/files/documents/2023/08/IOTC-2023-WPEB19-INF36_-_Analysis_MSC_policy_finning.pdf.
- 34 Ziegler, I. (2023) 'Fins Naturally Attached', the globally acknowledged best practice to prevent Finning – a review of the state of play and the effectiveness of alternatives, https://www.bmis-bycatch.org/system/files/zotero_attachments/library_1/LK97W8SN%20-%20Ziegler%20and%20International%20-%20E2%80%98Fins%20Naturally%20Attached%20-%20the%20globally%20acknowledg.pdf.
- 35 ICCAT (2025) Report for biennial period, 2024-25, PART I (2024) - Vol. 1, https://www.iccat.int/Documents/BienRep/REP_EN_24-25-I-1.pdf.
- 36 ICCAT (2010) Recommendation by ICCAT on hammerhead sharks caught in association with fisheries managed by ICCAT, Doc. no. 10-08, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2010-08-e.pdf>; ICCAT (2009) Recommendation by ICCAT on the conservation of thresher sharks caught in association with fisheries in the ICCAT convention area, Doc. no 09-07, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2009-07-e.pdf>; ICCAT (2023) Recommendation by ICCAT concerning the conservation of whale sharks caught in association with ICCAT fisheries, Doc. no. 23-12, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2023-12-e.pdf>; ICCAT (2010) Recommendation by ICCAT on the conservation of oceanic whitetip shark caught in association with fisheries in the ICCAT convention area, Doc. no 10-07, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2010-07-e.pdf>; ICCAT (2011) Recommendation by ICCAT on the conservation of silky sharks caught in association with ICCAT fisheries, Doc. no 11-08, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2011-08-e.pdf>.

- 37 ICCAT (n.d.), ICCAT Recommendation by ICCAT concerning the conservation of basking shark and great white shark caught in association with fisheries managed by ICCAT, Doc. no 25-07, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2025-07-e.pdf>. At the time of writing (April 2026) this recommendation is not yet active.
- 38 FAO (2021) *Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*. Revised Edition, <https://openknowledge.fao.org/handle/20.500.14283/5469t>.
- 39 Including the EU on behalf of its 27 member states. FAO (n.d.) 'Parties to the PSMA', <https://www.fao.org/port-state-measures/background/parties-psma/en/> (accessed 24 March 2026).
- 40 ICCAT (2025) Recommendation by ICCAT Replacing Recommendation 23-17 on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing, Doc no. 25-11, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2025-11-e.pdf>.
- 41 FAO (n.d.) 'The Global Information Exchange System', <https://www.fao.org/port-state-measures/operational-resources/gies/en/> (accessed 1 April 2026).
- 42 See: The Pew Charitable Trusts (2017) *Implementing the Port State Measures Agreement*, <https://www.pew.org/-/media/assets/2017/04/caof-implementationcapacity-needs-assessment.pdf>; Coalition for Fisheries Transparency (2024) *A Global Charter for Fisheries Transparency A framework for collaboration, justice, and sustainability*, <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2024/09/2024-Charter-Report-EN.pdf>.
- 43 Oceana (2024) 'Strengthening collective efforts to combat illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing and labor rights abuse', <https://usa.oceana.org/wp-content/uploads/sites/4/2024/06/Final-June4-2024-EU-US-JP-Joint-Statement-on-IUU-Fishing-and-Labor-Abuse6.pdf> (accessed 10 July 2025).
- 44 Environmental Justice Foundation, Oceana, Pew, WWF (2024) 'High Seas Boarding and Inspection Schemes', <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2024/11/HSBI-leaflet-2024-FINAL.pdf> (accessed 2 April 2026).
- 45 EU IUU Coalition (2025) *Import control schemes in major seafood markets: a comparative study of key data elements in the European Union, the United States, Japan and the Republic of Korea*, <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2025/09/CDS-KDE-Study-FINAL.pdf>; EU IUU Coalition (2025) 'Closing the Net: Launching the Fisheries Import Control Scheme Handbook', 21 November 2025, <https://www.iuuwatch.eu/2025/11/closing-the-net-launching-the-fisheries-import-control-scheme-handbook/> (accessed 2 April 2026).
- 46 Hosch, G., Miller, N.A., Yvergniaux, Y., Young, E. et al. (2023) 'IUU safe havens or PSMA ports: A global assessment of port state performance and risk', *Marine Policy*, 155, 105751, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105751>.
- 47 Selig, E.R., Wabnitz, C.C., Nakayama, S., Park, J. et al. (2025) 'Leveraging port state measures to combat illegal, unreported, and unregulated fishing', *Science Advances*, 11, 36, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.ads1592>.
- 48 FAO (n.d.) 'Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (PSMA)', <https://www.fao.org/treaties/results/details/en/c/TRE-000003/> (accessed 20 March 2026).
- 49 Hosch, G., Miller, N.A., Fader, J., Young, E. et al. (2025) 'Don't follow trends, start trends: PSMA implementation and port state performance from 2017 to 2023', *Ocean & Coastal Management*, 262, 107584, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2025.107584>.
- 50 TMT and Global Fishing Watch (2024) *Intelligence-Led Fisheries Port Controls: Supporting Port State Measures Agreement Implementation in Africa*, <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/Ports%E2%8E%B5Programme%E2%8E%B5Pilot%E2%8E%B5Phase%E2%8E%B5Report-TMT-GWF-English-v5-digital.pdf>.
- 51 See: EJF (2024) *Tide of Injustice: Exploitation and Illegal Fishing on Chinese Vessels in the Southwest Indian Ocean*, <https://ejfoundation.org/reports/tide-of-injustice-exploitation-and-illegal-fishing-on-chinese-vessels-in-the-southwest-indian-ocean>; EJF (2025) *Bright Lights, Dim Prospects: The urgent need to address unregulated squid fishing in the southwest atlantic to avert a looming environmental crisis*, <https://ejfoundation.org/reports/bright-lights-dim-prospects-southwest-atlantic-squid>; EJF (2026) *Unseen and unaccountable: The growing threat of China's squid fleet in the South Pacific*, <https://ejfoundation.org/reports/unseen-and-unaccountable-the-growing-threat-of-chinas-squid-fleet-in-the-south-pacific>.
- 52 In the 2025 IUU Fishing Risk Index, China ranked as the worst-performing state for 'all responsibilities'. IUU Fishing Risk Index (2025) '2025 Ranking', <https://iuufishingindex.net/ranking> (accessed 20 March 2026).
- 53 FAO (n.d.) 'FAO Treaties Database', [https://www.fao.org/treaties/](https://www.fao.org/treaties/results/details/en/c/TRE-000003/)
- 54 FAO (2025) 'More fisheries inspectors benefit from FAO international course', 30 October 2025, <https://www.fao.org/iuu-fishing/news-events/detail/fr/c/1748988/> (accessed 2 April 2026).
- 55 FAO (2025) 'New manual of procedures for fisheries inspections presented in Senegal', 05 March 2025, <https://www.fao.org/iuu-fishing/news-events/detail/fr/c/1748988/> (accessed 2 April 2026).
- 56 TMT (2023) 'Improving fisheries governance in Senegal', 01 December 2023, <https://www.tmt-tracking.org/post/improving-fisheries-governance-in-senegal> (accessed 1 April 2026).
- 57 République du Sénégal (2023) Arrêté n° 2023-024741 du 17 juillet 2023 fixant les conditions préalables d'autorisation d'entrée au port des navires de pêche industrielle sénégalais ou étranger, 17 July 2023, Doc. no LEX-FAOC233114, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/Sen233114.pdf>.
- 58 Ministère des Pêches, des Infrastructures Maritimes et Portuaires (2025) Arrêté ministériel n° 014933, 6 May 2025, Doc no. 014933, <https://www.archives.sn/docs/journal-officiel/JO-7843-du-16-aout-2025> (accessed 13 April 2026).
- 59 Ministère des Pêches, des Infrastructures Maritimes et Portuaires (2025) 'État des lieux de la mise en œuvre de l'AMREP au Sénégal, atelier sur les Mesures du Ressort de l'Etat du Port (AMREP) Rabat, Maroc, du 23 au 24 Mai 2025', 4th July 2025, https://www.comhafat.org/wp-content/uploads/2025/07/doc_actuante_51919236.pdf (accessed 13 April 2026).
- 60 Présidence du Sénégal (2026) 'Communiqué du Conseil des ministres du mercredi 28 janvier 2026', <https://www.presidence.sn/fr/actualites/-2330> (accessed 13 April 2026).
- 61 ICCAT (2026) Mission report - Assessment of the implementation of the Agreement on Port State Measures (PSMA) in Senegal, 4 February 2026, Doc. no PIEG_02/2026, <https://secretariat.iccat.online/index.php/s/dejiirYNpLq2RAw>.
- 62 Environmental Justice Foundation (2023) *At the Tipping Point: How Bottom Trawling is Precipitating the Collapse of Senegal's Artisanal Fisheries*, <https://ejfoundation.org/reports/at-the-tipping-point-how-bottom-trawling-is-precipitating-the-collapse-of-senegals-artisanal-fisheries>.
- 63 Ministère de Pêches et de l'économie maritime du Sénégal (2025) 'Avis de Publication de la Liste des Navires Autorisés à Pêcher au Sénégal pour L'année 2025', 3rd October 2025, <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1122100866780804&set=pcb.1121269000197324>.
- 64 Coalition for Fisheries Transparency (2024) *A Global Charter for Fisheries Transparency*, <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2024/08/2024-Charter-Report-EN-spreads-Final-1.pdf>.
- 65 Fisheries Transparency Initiative (n.d.) 'Senegal', <https://fiti.global/senegal> (accessed 20 March 2026).
- 66 Environmental Justice Foundation (2023) *At the Tipping Point: How Bottom Trawling is Precipitating the Collapse of Senegal's Artisanal Fisheries*, <https://ejfoundation.org/reports/at-the-tipping-point-how-bottom-trawling-is-precipitating-the-collapse-of-senegals-artisanal-fisheries>.
- 67 Direction de la Protection et de la Surveillance Des Pêches (DPSP), *Plan d'action national de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) 2023-2028*, Ministère des Pêches et de l'Économie Maritime. Available on request.
- 68 See: ICCAT (2025) Requests for compliance assistance in accordance with the funding available from ABNJ 2, 12 November 2025, Doc. no COC-313 (Rev-1, 2025), https://www.iccat.int/DocsComm/uploads/2025/COC_313_ENG_REV_1_2025112101131.docx; Capacity-building activities of port inspections in Senegal took place in December 2025 and were scheduled for the last week of March 2026 (PIEG_02 and PIEG_03).
- 69 Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (2026) 'Tableau récapitulatif des activités au cours de l'année 2025', 16th February 2026, <https://www.facebook.com/Dpspeche/posts/pfbid02CuByAuKZp-tydYsTSwoakd0963BLnm8SvYaZE6eJ8yNQ6LTzPUJg8ny1fxHoFRXB1> (accessed 13 April 2026).
- 70 IUU Fishing Risk Index (2025) '2025 Ranking', <https://iuufishingindex.net/ranking> (accessed 20 March 2026).
- 71 IUU Fishing Risk Index (2025) 'Senegal', <https://iuufishingindex.net/profile/senegal> (accessed 20 March 2026); IUU Fishing Risk Index (2025) *Methodology*, <https://iuufishingindex.net/downloads/methodology-2025.pdf>.
- 72 EU Commission (2024) Commission Decision C/2024/3277, 27 May 2024, Doc. no. 32024D03277, <https://iuufishingindex.net/downloads/methodology-2025.pdf>.
- 73 EU Commission (2024) 'Commission notifies Senegal of need to step up fight against illegal, unreported and unregulated fishing' 27 May 2024, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_24_2848 (accessed 1 April 2026).
- 74 ICCAT (2023) Letters sent by COC Chair, 17 October 2023, Doc. no COC-309 (Annex 1), https://www.iccat.int/com2023/Annex/COC_309_Annex1.pdf.
- 75 Ibid.

- 76 ICCAT (2025) Compliance actions developed by COC Chair in consultation with Friends of COC Chair Group, Doc. no. COC-308 (Appendix 2), https://www.iccat.int/DocsComm/uploads/2025/COC_308_Appendix2A_ENG_20251123195950.docx.
- 77 ICCAT (2025) Statement by the European Union on issues of non-compliance of Senegal, Doc no. COC_329/2025, https://www.iccat.int/DocsComm/uploads/2025/COC_329_ENG_20251122094617.docx.
- 78 Queiroz, N., Humphries, N. E., Mucientes, G., Hammerschlag, N., et al. (2016) 'Ocean-wide tracking of pelagic sharks reveals extent of overlap with longline fishing hotspots', *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 113, pp. 1582-1587, <https://doi.org/10.1073/pnas.1510090113>;
- Mollier, M., Mazé, C., Prioul, F., Hamer, P., et al. (2024) 'Shark and odontocete depredation on the catch of the tuna longline fishery in New Caledonia (South Pacific Ocean)', *ICES Journal of Marine Science*, 81, pp. 491-504, <https://doi.org/10.1093/icesjms/fsae014>.
- 79 ICCAT Active Vessels List, downloaded on 19 January 2026. ICCAT (n.d.) ICCAT Record of Vessels, <https://www.iccat.int/en/vesselsrecord.asp> (accessed 19 January 2026).
- 80 Analysis is based on data downloaded from Starboard Maritime Intelligence. A full list of vessels identified as longliners - as well as those where the fishing vessel type was unspecified or unknown - entering the Senegal IEZ between May 2020 (the earliest date for which Starboard Maritime Intelligence data is available) and December 2025 was reviewed to assess whether they could have called at Dakar port. Each vessel was cross-referenced against the ICCAT registry of tuna longliners to confirm the vessel type and flag state.
- 81 EJF conducted 89 interviews with 87 fishers. Two fishers were interviewed twice, having worked on board two separate vessels during the period under review.
- 82 Trade Data.Pro is a subscription platform that aggregates global trade data from customs departments, trading authorities, shipping companies and other government agencies. See: <https://tradedata.pro/>.
- 83 More information on this methodology is available on request.
- 84 This refers to the proportion of a country's ICCAT-listed 'active' longliners that call at Dakar and, separately, have been implicated in shark finning - indicating how widespread the practice is among vessels using Dakar port.
- 85 Species identification is based on visual assessment of often low-quality footage and should be treated as indicative only; findings are further supported by the testimony of fishers interviewed by EJF.
- 86 ICCAT (2010) Recommendation by ICCAT on hammerhead sharks caught in association with fisheries managed by ICCAT, Doc. no. 10-08, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2010-08-e.pdf>;
- ICCAT (2009) Recommendation by ICCAT on the conservation of thresher sharks caught in association with fisheries in the ICCAT convention area, Doc. no 09-07, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2009-07-e.pdf>;
- ICCAT (2010) Recommendation by ICCAT on the conservation of oceanic whitetip shark caught in association with fisheries in the ICCAT convention area, Doc. no 10-07, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2010-07-e.pdf>.
- 87 IUCN Red List (2026) IUCN Red List (2026), 'Oceanic Whitetip', <https://www.iucnredlist.org/species/39374/2911619>, (accessed 1 April 2026).
- 88 CITES (2026) Appendices I, II and III, 5 March 2026, <https://cites.org/sites/default/files/eng/app/2026/E-Appendices-2026-03-05.pdf>.
- 89 CITES (2026) 'How CITES works' <https://cites.org/eng/disc/how.php> (accessed 1 April 2026).
- 90 For more information on improving on-board enforcement using CCTV, see: Environmental Justice Foundation (2026) *Eyes on the Water: Tackling Illegal Fishing and Human Rights Abuses Through the Use of Onboard CCTV Cameras*, <https://ejfoundation.org/reports/eyes-on-the-water-tackling-illegal-fishing-and-human-rights-abuses-through-the-use-of-onboard-cctv-cameras>.
- 91 ICCAT (2026) 'IUU Vessel List', <https://www.iccat.int/en/iuu.asp?offset=130> (accessed 2 April 2026).
- 92 EU Commission (2024) Commission Decision C/2024/3277, 27 May 2024, Doc. no. 32024D03277, <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/3277/oj>.
- 93 Greenpeace (2020) *Choppy Waters: Forced Labour and Illegal Fishing in Taiwan's Distant Water Fisheries*, <https://www.greenpeace.org/static/planet4-southeastasia-stateless/2020/03/b87c6229-2020-choppy-waters-en.pdf>.
- 94 FAO (2026) *Globefish Quarterly Tuna Analysis - February 2026*, <https://openknowledge.fao.org/items/931d6e6f-f981-45ba-a21e-32e20961d1c1>.
- 95 Information obtained through Trade Data Pro and subsequent correspondence with Toyo Reizo.
- 96 Description of business activities provided by Toyo Reizo during correspondence with EJF.
- 97 Toyo Reizo (n.d.) 'Product Tuna - Fishing ground map', <https://www.toyoreizo.com/english/product/index.html> (accessed 2 April 2026).
- 98 Jacobson, P., and Gokkon, B. (2022) 'Exclusive: Shark finning rampant across Chinese tuna firm's fleet', 1 November 2022, <https://news.mongabay.com/2022/11/exclusive-shark-finning-rampant-across-chinese-tuna-firms-fleet/>.
- 99 U.S. Department of the Treasury (2022) 'Treasury Targets Serious Human Rights Abuse Aboard Distant Water Fishing Vessels Based in the People's Republic of China', 9 December 2022, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1154>.
- 100 Toyo Reizo suspended relations with DOF in April 2020, and ultimately terminated their business relationship with the company following an internal review. As reported by Toyo Reizo in correspondence with EJF.
- 101 ICCAT (2022) Additional comments from European Union globally recognised on issues of non-compliance, Doc. no. COC_312A_ADD_3, https://www.iccat.int/com2022/TRI/COC_312A_ADD_3.pdf.
- 102 Greenpeace (2020) *Choppy waters: Forced labour and illegal fishing in Taiwan's distant water fisheries*, <https://www.greenpeace.org/southeastasia/publication/3690/choppy-waters-forced-labour-and-illegal-fishing-in-taiwans-distant-water-fisheries/>.
- 103 Hiroichi Maguro (n.d.) 'Services', <https://www.hiroichi-maguro.jp/en/services/>, (accessed 2 April 2026).
- 104 Hiroichi Maguro (n.d.) 'Company overview', <https://www.hiroichi-maguro.jp/en/company/> (accessed 2 April 2026).
- 105 Fong Hsiang Enterprise Co Pte Ltd (n.d.) 'Our History', <https://www.fonghsiang.com.sg/about-us/> (accessed 2 April 2026).
- 106 EU Commission IMSOC (n.d.) 'Establishment List', https://webgate.ec.europa.eu/tracesnt/directory/listing/establishment/publication/index#/view/SG/FISHERY_PRODUCTS (accessed 2 April 2026).
- 107 Thai Ocean Venture (n.d.) 'Premium Tuna & Seafood - Processing & Supply', <https://www.thaiocventure.com/> (accessed 2 April 2026).
- 108 Datawarehouse (n.d.) 'Amount and proportion of Shares by Nationality (For The Year 2022 - 2026)' under tab "Investment by Nationality" when the Datawarehouse database is searched for "THAI OCEAN VENTURE CO., LTD. Registered No : 0835537001597", <https://datawarehouse.dbd.go.th/company/profile/0835537001597> (accessed 2 April 2026).
- 109 Thai Ocean Venture (n.d.) 'About', <https://www.thaiocventure.com/about> (accessed 2 April 2026).
- 110 EJF (2023) *Crime on the high seas: illegal fishing and its links to the illegal trade of wildlife, guns and drugs*, <https://ejfoundation.org/reports/crime-on-the-high-seas-illegal-fishing-and-its-links-to-the-illegal-trade-of-wildlife-guns-and-drugs>.
- 111 Ministère De L'economie Maritime (2005) *Plan national d'action pour la conservation et la gestion des requins Senegal*, <https://openknowledge.fao.org/items/1fbf6a56-c0be-458c-a68f-b4274d5c2919> (accessed 13 April 2026).
- 112 EU IUU Coalition (2025) *Import control schemes in major seafood markets: a comparative study of key data elements in the European Union, the United States, Japan and the Republic of Korea*, <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2025/09/CDS-KDE-Study-FINAL.pdf>;
- EU IUU Coalition (2025) 'Closing the Net: Launching the Fisheries Import Control Scheme Handbook', 21 November 2025, <https://www.iuuwatch.eu/2025/11/closing-the-net-launching-the-fisheries-import-control-scheme-handbook/>, (accessed 2 April 2026).
- 113 See for example: Wozniak et al (2020) Towards the development of an electronic monitoring program for ICCAT longline fisheries. *Collect. Vol. Sci. Pap. ICCAT*, 77(8), pp. 145-150, https://www.iccat.int/Documents/CVSP/CV077_2020/n_8/CV077080145.pdf;
- NGO Tuna Forum (2025) 20 Environmental Organizations Call on ICCAT to Adopt a Management Procedure for Western Skipjack, Advance MSEs for Multiple Stocks, Increase Observer Coverage, <https://ngotunaforum.org/wp-content/uploads/2025/11/NGO-ICCAT-Letter-111025.pdf>.
- 114 ICCAT (2023) Recommendation by ICCAT to establish minimum standards and programme requirements for the use of electronic monitoring systems (EMS) in ICCAT fisheries, Doc. no 23-18, <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-e/2023-18-e.pdf>.
- 115 Coalition for Fisheries Transparency (2024) *A Global Charter for Fisheries Transparency A framework for collaboration, justice, and sustainability*, <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2024/09/2024-Charter-Report-EN.pdf>.

Environmental Justice Foundation (EJF)

Gensurco House, 3-5 Spafield Street

London, EC1R 4QB, UK

tél. : +44 (0) 207 239 3310

info@ejfoundation.org, ejfoundation.org

Charity enregistrée au Royaume-Uni sous le n° 1088128



Protecting People and Planet