

UNE VAGUE D'INJUSTICE

Exploitation et pêche illégale par les navires
chinois dans le sud-ouest de l'océan Indien



Un rapport d'Environmental Justice Foundation



Protecting People and Planet



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 au niveau international pour éclairer l'élaboration de politiques et amener des réformes systémiques et durables visant à protéger notre environnement et à défendre les droits humains. Nous enquêtons sur les abus et les exposons au grand jour, et soutenons les défenseurs de l'environnement, les peuples autochtones, les communautés et les journalistes indépendants en première ligne des injustices environnementales. Nos campagnes visent à assurer un avenir pacifique, équitable et durable.

EJF est engagée dans le combat contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et les abus des droits humains qui y sont associés dans le secteur de la pêche.

Nos enquêteurs, chargés de recherche, et vidéastes travaillent avec des partenaires locaux et défenseurs de l'environnement dans le monde entier.

Notre travail au service de la justice environnementale vise à protéger le climat, l'océan, les forêts et la vie sauvage de notre planète, et à défendre les droits fondamentaux.

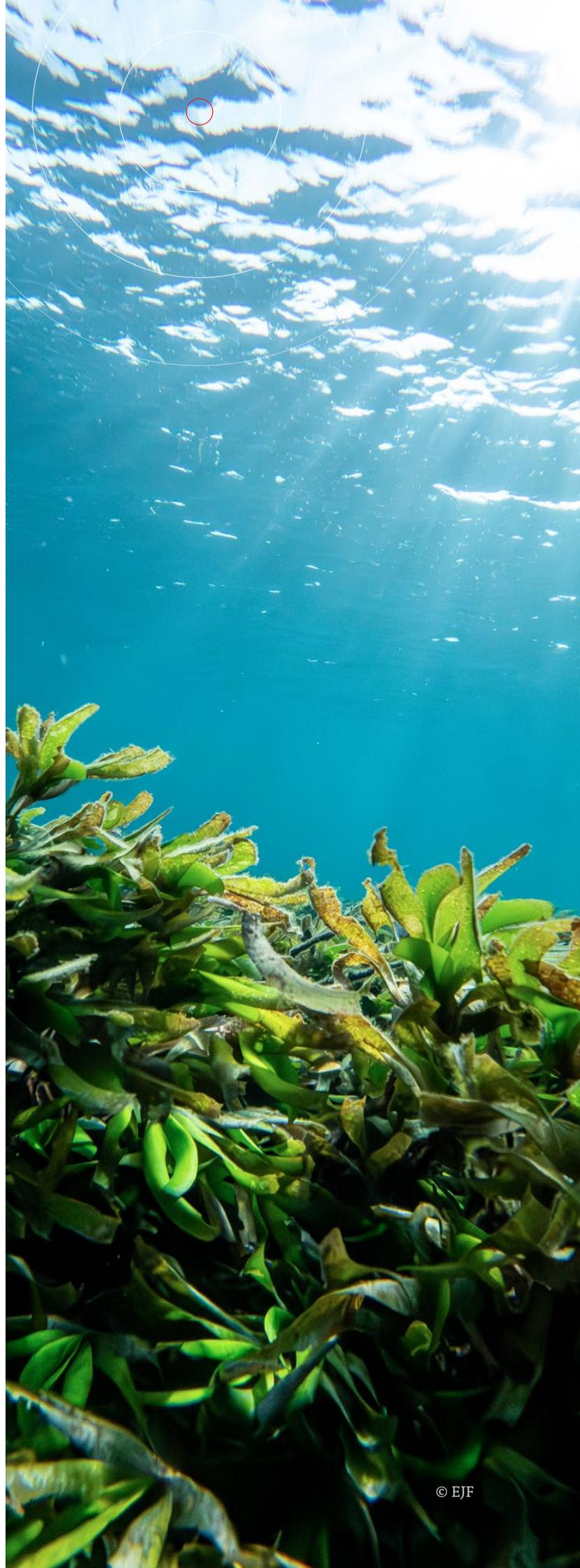
Association d'intérêt général (charity) immatriculée au Royaume-Uni sous le n° 1088128

info@ejfoundation.org
ejfoundation.org

Date de publication : avril 2024

Toutes les images sont la propriété d'EJF, sauf mention contraire.

Imprimé sur du papier 100% recyclé.



Résumé	4
1. Introduction	6
2. Méthodologie	7
2.1 Champ d'application géographique de l'étude	7
2.2 Méthodes de collecte des données	8
3. Dynamique des pêcheries régionales de la zone SOOI et leur importance pour l'économie bleue	9
4. Cartographie de la flotte de pêche lointaine de la Chine dans le SOOI	12
4.1 Dynamique de la flotte thonière chinoise dans le SOOI	12
4.2 Dynamique de la flotte non thonière chinoise dans le SOOI	14
5. Présence chinoise onshore dans le SOOI	21
5.1 L'initiative « la Ceinture et la Route »	21
5.2 Les investissements de la Chine dans l'économie bleue du SOOI et les discours s'y rapportant	22
6. Pêche INN et violations des droits humains par la flotte chinoise de pêche lointaine dans le SOOI	25
6.1 Étude de cas : Expérience des équipages à bord des palangriers chinois dans le SOOI	25
6.2 Pêche INN et violations des droits humains par la flotte thonière chinoise dans le SOOI, 2017-2023	35
6.3 Étude de cas : Expérience des équipages à bord des chalutiers chinois au Mozambique	36
6.4 Pêche INN et violations des droits humains par la flotte non thonière chinoise dans le SOOI, 2017-2023	39
6.5 Profil des sociétés propriétaires des navires impliqués dans la pêche INN et des violations des droits humains dans le SOOI	40
7. Analyse des chaînes d'approvisionnement en produits halieutiques issus de la pêche INN et de violations des droits humains dans le SOOI	46
7.1 Les chaînes d'approvisionnement vers l'Europe	46
7.2 Les chaînes d'approvisionnement vers les États-Unis	47
7.3 Les chaînes d'approvisionnement vers le Japon et la Corée du Sud	48
8. Conclusions et recommandations	50

Abréviations

Accord MREP	Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, à décourager et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée	MARA	Ministry of Agriculture and Rural Affairs (ministère de l'Agriculture et des Affaires rurales de la République populaire de Chine)
ADNAP	Administração Nacional das Pescas (Administration nationale des pêches de la République du Mozambique)	MCG MIMAIP	mesure de conservation et de gestion Ministério do Mar, Águas interiores e Pescas (ministère de la Mer, des Eaux intérieures et des Pêches de la République du Mozambique)
AIS	Automatic Identification System (système d'identification automatique)		
AMP	aire marine protégée	OIT	Organisation internationale du travail
CIP	Centro de Integridade Pública	OMI	Organisation maritime internationale
CITES	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction	ONG	organisation non gouvernementale
CNADC	China National Agricultural Development Group Co. Ltd	ONU	Organisation des Nations Unies
CNFC	China National Fisheries Corporation	ORPM	Ocean Rich Pelagic Moçambique Lda
COFC	CNFC Overseas Fisheries Co. Ltd	ORGP	organisation régionale de gestion des pêches
CPC	parties contractantes et parties non contractantes coopérantes	PCC	Parti communiste chinois
CTOI	Commission des thons de l'océan Indien	REPMAR	Decreto n° 89/2020 aprova o Regulamento da Pesca Marítima (règlement de la pêche maritime de la République du Mozambique)
DYOF	Dalian Yangming Overseas Fishery Co. Ltd		
GFW	Global Fishing Watch	SOOI	sud-ouest de l'océan Indien
GX	Guangdong Xiesheng	UE	Union européenne
FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture	VMS	Vessel Monitoring System (système de surveillance des navires)
FYP	Fu Yue Pescas Lda	ZEC	zone d'exclusion côtière
ICR	initiative « la Ceinture et la Route »	ZEE	zone économique exclusive
INN (pêche)	illicite, non déclarée et non réglementée	ZOF	Zhejiang Ocean Family Co. Ltd



Résumé

© EJF

La flotte chinoise de pêche lointaine est de loin la plus importante au monde, tant par le nombre de navires qu'elle comporte qu'en volume de poisson capturé, et intervient sur les principales zones de pêche de la planète. Cette flotte est de plus en plus régulièrement associée à une série d'agissements illégaux, non durables et abusifs à l'égard des écosystèmes marins et des équipages. Ces agissements, considérés à l'échelle d'une flotte aussi nombreuse, représentent une menace sérieuse pour la durabilité des pêcheries mondiales, le bien-être des pêcheurs, et les millions de personnes qui dépendent des océans pour leur subsistance, et mettent en péril la bonne gouvernance et le système de réglementation des pêches aux niveaux national et international.

Ce rapport cartographie la présence et les activités de la flotte chinoise de pêche lointaine dans le sud-ouest de l'océan Indien (« SOOI »), une région remarquable pour son paysage marin riche en biodiversité, qui constitue une ressource vitale pour les communautés côtières sur l'ensemble de ses rivages. La Chine entretient depuis longtemps des liens économiques et politiques de plus en plus étroits avec la région et a fait de l'économie bleue du SOOI un domaine clé d'investissement et de partenariat. Compte tenu des risques désormais mieux connus liés à la présence de la flotte chinoise de pêche lointaine, ces investissements devraient être soumis à un examen rigoureux afin de garantir que l'économie bleue du SOOI est légale, durable et équitable.

Ce rapport s'appuie sur des sources de données primaires et secondaires. Les données primaires comprennent des entretiens avec des marins-pêcheurs indonésiens, philippins et mozambicains qui ont travaillé à bord de la flotte chinoise de pêche lointaine dans le SOOI. En complément, un large éventail de sources secondaires a été consulté afin de dresser un tableau détaillé de la présence et des agissements de la flotte dans la région, dans le contexte plus large des investissements *onshore* et de l'influence politique de la Chine.

Les conclusions du rapport montrent que, bien que les relations qu'entretient la Chine avec ses partenaires régionaux soient formulées en termes de « gagnant-gagnant », de développement durable et de bénéfices partagés de l'économie bleue, les réalités à bord de nombreux navires de la flotte chinoise de pêche lointaine sont en contradiction directe avec ces objectifs déclarés. La pêche illégale et les violations des droits humains se sont révélées être monnaie courante sur les navires chinois dans le SOOI, notamment le prélèvement répandu des ailerons de requins, la capture et/ou la blessure délibérée de mégafaune marine vulnérable, et le fait de soumettre les équipages à des abus tels que la violence physique, des conditions de travail et de vie abusives, l'intimidation et les menaces.

Principales conclusions :

- Ce rapport s'appuie sur une analyse approfondie de la filière chinoise de pêche lointaine réalisée par EJF, qui a révélé l'existence d'illégalités et d'abus à l'échelle régionale et mondiale. Il formule une série de recommandations à l'intention des autorités compétentes, notamment la Commission des thons de l'océan Indien (« CTOI »), les principaux États dans lesquels sont commercialisés des produits de la mer présentant un risque élevé de capture illégale ou de recours au travail forcé, ainsi que les États côtiers du SOOI. L'élément clé de ces recommandations est la nécessité d'intégrer des mesures de transparence dans l'ensemble des structures de gestion et de réglementation des pêches, afin de permettre de révéler les pratiques des opérateurs illégaux et d'atténuer les effets de leurs activités néfastes sur les personnes et la planète.
- La Chine a investi massivement dans l'économie bleue du SOOI, notamment dans une série d'infrastructures portuaires et de pêche, et dépeint l'économie bleue comme un domaine clé de croissance et de partenariat avec les nations côtières de la région. Les conditions de ces investissements sont souvent opaques et, plus généralement, ont suscité des inquiétudes quant à leur durabilité environnementale et à leurs effets sur les communautés côtières.
- La Chine a dépeint ces investissements comme étant mutuellement bénéfiques pour ses partenaires, en utilisant souvent les réseaux locaux pour présenter son engagement dans la région comme contribuant au développement durable. Cependant, les conclusions de ce rapport laissent supposer que les bénéficiaires des investissements chinois ne profitent que rarement, voire pas du tout, aux communautés côtières, dont les moyens de subsistance pâtissent souvent directement et indirectement de la nature illégale et non durable des opérations de la flotte chinoise de pêche lointaine.
- Au total, 138 navires chinois de pêche lointaine auraient été autorisés à opérer dans le SOOI en 2023. 95 d'entre eux sont des palangriers ciblant le thon et les espèces apparentées, 4 sont des cargos frigorifiques soutenant la flotte de palangriers, et 39 sont des navires non thoniers, principalement des chalutiers, ciblant différentes espèces dans les eaux côtières.
- Les navires chinois ont été liés à 86 cas (concernant 177 infractions suspectées ou confirmées) de pêche INN ou d'atteintes aux droits humains dans la région SOOI entre 2017 et 2023. La moitié de ces cas impliquent des navires détenus ou contrôlés par des entreprises d'État ou des entreprises dans lesquelles le gouvernement chinois détient une participation partielle.
- Sur les 95 palangriers actuellement autorisés à pêcher le thon dans la région SOOI, 47 % sont liés à des cas de pêche INN et/ou d'atteintes aux droits humains. Pour les 39 navires de pêche autres que les thoniers qui seraient actuellement autorisés à pêcher dans la zone SOOI, ce chiffre est de 26 %.
- EJF a interrogé 44 marins-pêcheurs ayant travaillé à bord de la flotte thonière chinoise dans le SOOI, tous ayant été victimes ou témoins d'une forme ou d'une autre de pêche INN et/ou d'atteintes aux droits humains. Parmi les personnes interrogées, 80 % ont signalé le prélèvement d'ailerons de requins, 59 % ont signalé la capture délibérée et/ou des blessures infligées à la mégafaune marine vulnérable, 100 % ont signalé des conditions de travail et de vie abusives, 96 % ont signalé des heures supplémentaires excessives, et 55 % ont signalé des violences physiques.
- Selon les personnes interrogées, entre 2017 et 2023 quatre décès se seraient produits à bord de palangriers thoniers chinois, dont un suicide présumé d'un membre d'équipage qui se serait jeté par-dessus bord.
- EJF a également mené des entretiens avec 16 marins-pêcheurs qui ont travaillé sur des chalutiers chinois au Mozambique. Parmi les personnes interrogées, 56 % ont signalé des incidents de pêche illégale dans des zones prohibées, 50 % ont signalé la capture et/ou des blessures délibérées de mégafaune marine vulnérable, 25 % ont signalé l'usage d'engins de pêche illégaux, 88 % ont signalé des intimidations et des menaces, 81 % ont signalé des violences physiques et 69 % ont signalé des conditions de travail et de vie abusives.
- Les produits de la mer provenant de navires chinois soupçonnés d'activités illégales dans la zone SOOI sont susceptibles d'entrer sur les principaux marchés internationaux, notamment en Europe, Japon, Corée du Sud et États-Unis. Par exemple, 73 % des navires soupçonnés de pratiquer la pêche INN et/ou de violer les droits humains qui opèrent actuellement dans le SOOI figurent sur une liste d'exportateurs autorisés vers l'Union européenne (« UE »).

1. Introduction

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (« INN ») constitue une menace majeure pour les économies du monde entier, en particulier pour les pays côtiers. Elle est pratiquée à grande échelle et coûte des milliards de dollars chaque année¹. Au-delà de ses conséquences financières, elle a également un coût socio-écologique important : elle affecte gravement les populations de poissons, menace la sécurité alimentaire et les moyens de subsistance des pays côtiers et aggrave les dommages causés par la surpêche aux écosystèmes fragiles². La pêche illégale va souvent de pair avec de graves violations des droits humains et d'autres violations du droit du travail, qui sont désormais répandues sur de nombreux navires de pêche³. Les membres d'équipage vulnérables se retrouvent souvent en mer pendant des mois, voire des années, et sont soumis à des conditions d'esclavage moderne : abus physiques et psychologiques, servitude pour dettes, conditions de vie délabrées, horaires de travail interminables et privation d'eau et de nourriture salubres.

La nature souvent éloignée des pêcheries, combinée au manque de transparence de l'ensemble du secteur, rend difficile l'identification et la poursuite des infractions de pêche INN et des violations des droits humains qui y sont associées. C'est notamment le cas des navires opérant en dehors des eaux de leur pays d'origine, connus sous le nom de « flotte de pêche en eaux lointaines » ou « flotte de pêche lointaine »⁴. Ces flottes sont souvent actives dans des régions où la capacité ou l'application des systèmes de suivi, de contrôle et de surveillance est limitée ; elles emploient une main-d'œuvre migrante ou de ressortissants des pays d'accueil, issue des nations les plus pauvres et vulnérable aux abus ; et elles agissent sous des pavillons de

complaisance, ce qui leur permet de contourner les mesures de gestion de la pêche qui s'appliquent au pavillon de leur véritable propriétaire effectif. Par ailleurs, il y a une pénurie de recherches et de données collectées sur le comportement des flottes de pêche lointaine et leurs impacts, des informations pourtant essentielles à l'élaboration de politiques efficaces et à l'atténuation des risques⁵.

La flotte chinoise de pêche lointaine est la plus grande du monde ; elle capture des millions de tonnes de poissons par an⁶. Alors que les derniers chiffres disponibles du ministère chinois de l'agriculture et des affaires rurales (« MARA ») indiquent qu'il y a 2 551 navires dans sa flotte de pêche lointaine⁷, il s'agit probablement d'une sous-estimation, l'étendue réelle de la flotte étant inconnue⁸. La Chine est également le plus grand producteur mondial de captures marines, avec 14,9 % du total mondial, suivie par l'Indonésie avec 8,2 %⁹. Sur une production déclarée de 11,8 millions de tonnes, 2,3 millions de tonnes proviendraient de sa flotte de pêche lointaine¹⁰, dont les navires sont enregistrés comme étant actifs dans tous les grands océans du monde et dans un large éventail d'eaux côtières¹¹. Il est à noter que la flotte de pêche lointaine de la Chine semble cibler de manière disproportionnée les eaux des pays du Sud, en particulier des pays en Afrique¹², où les ressources limitées peuvent souvent entraver la capacité des États côtiers à prévenir les illégalités et les abus.

La flotte chinoise est notoire pour sa pêche illégale systémique et ses violations flagrantes des droits humains et des droits des travailleurs, tant dans ses activités en mer qu'à terre¹³. Par exemple, la Chine reste le pays le moins performant des 152 nations classées selon l'indice de risque INN¹⁴, et a été associée à 554 cas connus de pêche INN

Site de débarquement de poisson artisanal à Beira, Mozambique



confirmée ou suspectée entre 2015 et 2019¹⁵. L'ampleur et la gravité des abus commis à bord de la flotte ont également fait la une des journaux : décès de quatre membres d'équipage d'un palangrier chinois dans le Pacifique dans des conditions inhumaines, dont les corps ont été jetés par-dessus bord¹⁶ ; noyade d'un marin-pêcheur qui tentait d'échapper aux abus commis à bord d'un navire chinois en Somalie¹⁷ ; et message dans une bouteille qui a été échoué en Uruguay par des marins désespérés qui étaient à bord d'un navire chinois depuis deux ans sans avoir pu débarquer¹⁸.

Ce rapport s'inscrit dans le cadre de travaux de plus en plus nombreux visant à cartographier la présence en mer et à terre de la flotte chinoise de pêche lointaine à l'échelle mondiale, ainsi que l'ampleur de la pêche INN et des abus qui y sont associés. Point important, il examinera également comment les manifestations matérielles des investissements étrangers de la Chine par le biais de son initiative « Belt and Road », et les discours y relatifs, rendent possible et interagissent avec la présence et le comportement de sa flotte. Il juxtapose les récits qui promettent des avantages mutuels et un développement durable, avec l'extraction souvent non durable et illégale des ressources marines, ce qui a un coût élevé pour les communautés côtières, les membres d'équipage vulnérables et les écosystèmes marins vitaux.

Le rapport se concentre géographiquement sur le sud-ouest de l'océan Indien (« SOOI »), en particulier sur les États côtiers des Comores, du Kenya, de Madagascar, de Maurice, du Mozambique, des Seychelles et de la Tanzanie, ainsi que sur les eaux situées au-delà de la juridiction nationale. Les eaux du SOOI sont presque sans équivalent en termes de biodiversité marine et fournissent des moyens de subsistance à des millions de personnes¹⁹. Les pêcheurs artisans et les navires industriels prennent pour cible tout un éventail d'espèces, dont beaucoup sont réputées avoir une grande valeur économique sur les marchés internationaux, comme le thon, les crabes, les crevettes et les pieuvres. Cependant, il devient évident que les effets de la pêche illégale, de la surpêche et du changement climatique menacent le bien-être de cet écosystème fragile et de tous ceux qui en dépendent²⁰. Alors que la région cherche à tirer parti de la prospérité offerte par les océans, il est indispensable de mieux comprendre dans quelle mesure la flotte chinoise de pêche lointaine et sa propension aux pratiques illégales constituent une menace pour une économie bleue équitable, légale et durable.

Le rapport est structuré comme suit : la **section 2** présente la méthodologie de la recherche. La **section 3** présente un résumé de la dynamique régionale de la pêche dans le SOOI, y compris les principales espèces cibles et leur statut. La **section 4** dresse l'inventaire de la présence de la flotte chinoise de pêche lointaine dans la région, en indiquant le nombre de navires appartenant à la Chine qui opèrent dans la région pour les flottes thonières et non thonières. La **section 5** présente une vue d'ensemble des investissements *onshore* dans les infrastructures des pêches, dans le contexte plus large des investissements chinois dans l'économie bleue du SOOI et des discours y relatifs. La **section 6** traite

de la pêche INN et des violations des droits humains liées à la flotte, ainsi que des sociétés associées aux flottes ayant enregistré le plus grand nombre de cas de pêche INN et de violations des droits humains. Cela comprend deux études de cas basées sur des entretiens avec des membres d'équipage, qui détaillent leurs expériences à bord de la flotte thonière et de la flotte non thonière de la Chine. La **section 7** analyse les chaînes d'approvisionnement potentielles des flottes associées à la pêche INN et aux violations des droits humains, en les reliant aux principaux marchés de produits de la mer à l'échelle mondiale. La **section 8** conclut le rapport en formulant une série de recommandations à l'intention des États côtiers, des États du pavillon, des États de commercialisation, des États du port, du gouvernement chinois, et de la Commission des thons de l'océan Indien (« CTOI »).

2. Méthodologie

Ce rapport détaille à la fois la présence de la flotte chinoise de pêche lointaine dans le SOOI (en se concentrant sur les navires supposés être autorisés à opérer dans la région en 2023), ainsi que les cas suspectés et/ou confirmés de pêche INN et d'abus des droits humains impliquant des navires chinois ces dernières années (entre 2017 et 2023). Dans le cadre de ce rapport, un cas fait référence à un événement ou à une série d'événements impliquant un navire particulier et, au sein de ce « cas », il peut y avoir plusieurs infractions. Si par exemple un navire a été appréhendé par les autorités chargées de la pêche et accusé et/ou sanctionné pour le prélèvement d'ailerons de requins, la pêche sans licence valide et l'utilisation d'engins interdits, il s'agirait d'un seul cas, et de trois infractions distinctes.

Cette section du rapport fournit des informations sur la portée géographique de l'étude et un bref aperçu des méthodes de collecte de données ; une méthodologie détaillée est fournie à l'**Annexe 1**.

2.1 Champ d'application géographique de l'étude

La zone d'étude de ce rapport comprend les eaux des sous-zones 51.6 à 51.8 de la FAO et la partie sud de la sous-zone 51.5 (jusqu'à l'équateur)²¹, y compris les zones économiques exclusives (« ZEE ») de sept États côtiers : les Comores, le Kenya, Madagascar, Maurice, le Mozambique, les Seychelles et la Tanzanie (**Image 1**). Bien qu'étant des États côtiers, la France, la Somalie et l'Afrique du Sud n'ont pas été considérés comme des États d'intérêt aux fins du présent rapport, étant donné que leurs ZEE se situent en majeure partie en dehors de la zone SOOI. Toutefois, l'activité des navires a été étudiée dans l'ensemble de la zone d'étude, y compris dans les parties des ZEE sud-africaine, française et somalienne qui y sont incluses. Une couche vectorielle a été générée avec un logiciel SIG (QGIS v. 3.34) pour permettre des analyses spatiales de la zone.

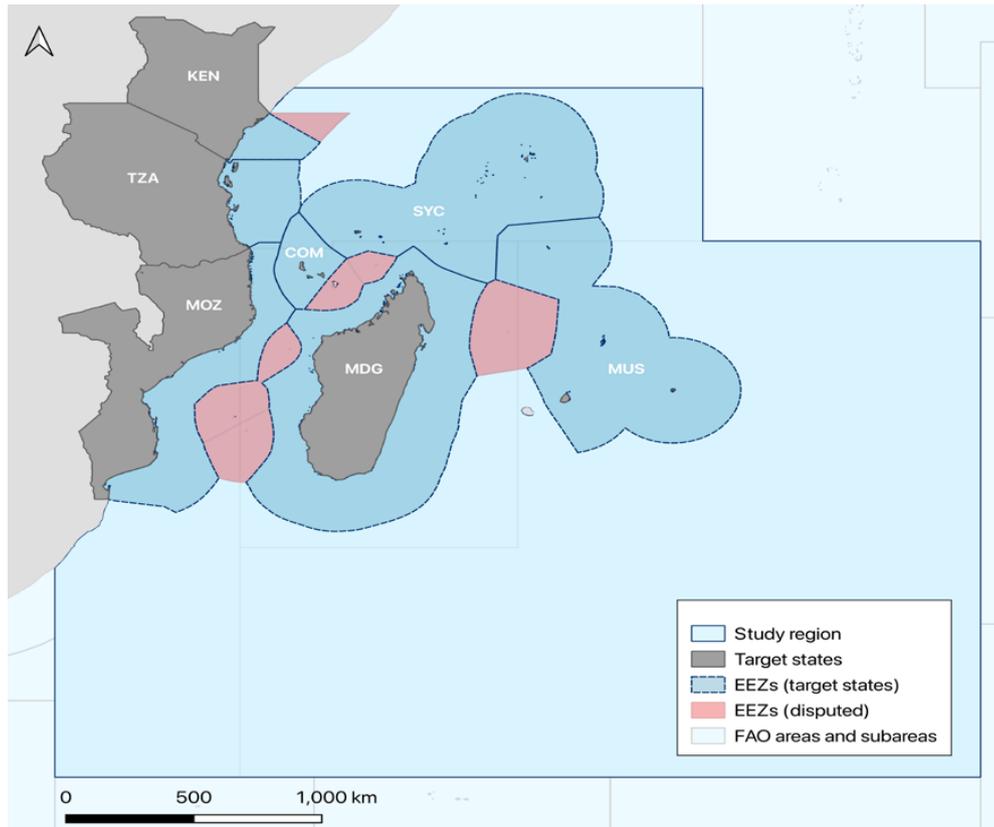


Image 1 – Zone d'étude du projet. Les zones maritimes et les délimitations maritimes représentées dans l'image sont purement illustratives

2.2 Méthodes de collecte des données

Des données primaires et secondaires ont été collectées et analysées afin de mieux comprendre la présence et les comportements des flottes chinoises de pêche lointaine dans le SOOI. Les données primaires proviennent d'entretiens semi-structurés avec des marins-pêcheurs indonésiens ($n = 28$) et philippins ($n = 16$) ayant travaillé à bord de palangriers thoniers chinois dans le SOOI, ainsi qu'avec des marins-pêcheurs mozambicains ($n = 16$) ayant travaillé à bord de navires chinois autres que des thoniers, principalement des chalutiers, au Mozambique. Ces entretiens ont permis de recueillir des informations détaillées sur la pêche illégale, les violations des droits humains, les processus de recrutement, les conditions de travail et de vie, les informations sur les navires et les zones où ils exercent leurs activités. Des entretiens semi-structurés ont également été menés avec des pêcheurs artisans ($n = 7$) et des transformatrices de poisson ($n = 5$) dans deux communautés de pêcheurs mozambicains. Les entretiens avec les communautés ont porté sur les interactions entre les pêcheurs artisans et les navires industriels, les changements dans les pratiques de pêche et de transformation du poisson (y compris l'accès au poisson), et les impacts de la pêche industrielle sur les communautés côtières et leurs moyens de subsistance.

Les données secondaires ont été obtenues à partir d'un éventail de sources dans cinq langues (anglais, français, mandarin, portugais et kiswahili). Il s'agit notamment de rapports des médias et d'ONG, d'ensembles de données publiés par le MARA, de listes de licences côtières des pays du SOOI, du Registre des navires autorisés de la CTOI et de bases de données telles que la Chinese Loans to Africa Database²², la Chinese Global Power Database²³, les données rassemblées par SAIS China Africa Research Initiative (SAIS-CARI)²⁴, China's Overseas Development Finance Database²⁵ et le site web AidData²⁶. Les données satellitaires ont également été analysées via les plateformes de suivi des navires en ligne Global Fishing Watch (« GFW ») et Starboard, sur la base de l'analyse des données du système d'identification automatique des navires (« AIS »)²⁷. Cela permet de suivre la localisation, la vitesse et le comportement des navires, ainsi que d'identifier les transbordements suspects en mer et les visites dans les ports.

3. Dynamique des pêcheries régionales de la zone SOOI et leur importance pour l'économie bleue

L'apparition du concept d'économie bleue, tel qu'il est utilisé dans le présent rapport, est attribuée aux réunions de Rio+20 tenues en 2012 – largement utilisé à l'époque par les petits États insulaires en référence au rôle de l'océan dans la croissance durable²⁸. La Banque mondiale affirme que l'économie bleue « cherche à promouvoir la croissance économique, l'inclusion sociale et la préservation ou l'amélioration des moyens de subsistance tout en assurant la durabilité environnementale des océans et des zones côtières »²⁹, ce qui reflète un objectif normatif plus large selon lequel les initiatives de l'économie bleue contribuent au bien-être socio-économique et écologique ou, à tout le moins, ne le dénigrent pas. Il existe cependant des utilisations divergentes et parfois concurrentes du terme, certaines mettant par exemple l'accent sur la capitalisation et l'accumulation, et d'autres sur les moyens de subsistance et l'équité³⁰. Il en résulte une compréhension parfois floue du concept, un large éventail d'activités et de politiques étant désormais associées à l'économie bleue, dans certains cas en rapport avec des industries extractives qui menacent gravement la santé des océans et les moyens de subsistance des populations côtières.

Dans la région SOOI, le secteur de la pêche est un pilier essentiel de l'économie bleue et, plus généralement, revêt une grande importance pour les communautés côtières qui dépendent de l'océan depuis des générations. La région SOOI est mondialement reconnue pour son endémisme – des espèces que l'on ne trouve nulle part ailleurs – et sa biodiversité globale, et ses récifs coraliens abritent un niveau élevé de diversité³¹. On estime que dans la région élargie de l'océan Indien occidental, le nombre total d'espèces marines est potentiellement supérieur à 20 000³². Toutefois, la stabilité de cette richesse biologique exceptionnelle est menacée par la surexploitation (en particulier par la surpêche et la pêche INN), la dégradation des habitats et le réchauffement climatique³³.

Depuis les années 1980, la production de captures marines dans les eaux de l'océan Indien a régulièrement augmenté, représentant 7 % des captures mondiales en 2020³⁴. La région de l'océan Indien est plus largement la deuxième plus grande zone de pêche au thon au monde avec 22 % des captures commerciales³⁵. Contrairement à la plupart des régions du monde où les quantités de poissons débarqués sont en baisse ou stables, dans l'océan Indien ces dernières augmentent – bien qu'une part importante des captures s'effectuent d'une façon jugée incompatible avec un niveau biologiquement durable³⁶. Dans l'océan Indien occidental, la production moyenne en 2016 était supérieure de 13,9 % à la production moyenne entre 2005 et 2014³⁷. Avec une capacité de 120 000 tonnes/an, Port Louis (Maurice) serait le plus important port de débarquement et de transformation du thon dans la région, suivi de Victoria (Seychelles) avec 100 000 tonnes/an, et d'Antsiranana (Madagascar) avec 36 000 tonnes/an³⁸.

La région accueille un certain nombre de flottes, dont des navires industriels et semi-industriels (souvent détenus par des intérêts étrangers) et une importante flotte artisanale. Contrairement à d'autres régions marines, la flotte artisanale contribue de manière significative à l'effort de pêche global, puisqu'elle représente 56 % des captures³⁹. La flotte artisanale est responsable de la plus grande partie des captures annuelles moyennes de thon (56 %), dont 93 % des captures de thons en zone néritique et 27 % des captures de thon tropical (albacore, listao, thon obèse)^{40,41}. Toutefois, les pêcheurs artisans et de subsistance capturent principalement des mollusques et des petits poissons pélagiques^{42,43}. Dans les sept pays cibles, 42 % des captures à petite échelle sont destinées à la consommation personnelle et la vente de poisson représente environ 32 % des revenus des ménages de pêcheurs de la région⁴⁴.

Les captures de thon et d'espèces apparentées dans l'océan Indien se sont maintenues entre 1,6 et 1,8 million de tonnes depuis 2012⁴⁵. Un certain nombre d'espèces de thon présentes dans toute la région sont ciblées par les pêcheurs industriels lorsqu'elles migrent entre la haute mer et les différentes ZEE, principalement le germon

Un groupe de dauphins dans les eaux du Mozambique

(*Thunnus alalunga*), le thon obèse (*T. obesus*), la bonite à ventre rayé (*Katsuwonus pelamis*) et l'albacore (*T. albacares*)⁴⁶. L'albacore est considéré comme surexploité par la CTOI depuis 2008 et a connu un effondrement de sa population en 2010, puis à nouveau en 2015. Entre 2015 et 2019, 37 % des captures d'albacore étaient composées de juvéniles et 53,7 % étaient inférieures à la longueur optimale⁴⁷. En 2020, les captures d'albacore dans l'océan Indien ont dépassé de 32 % les niveaux durables, entraînant un déclin continu de la population⁴⁸. En 2018 et 2019, les captures de listao de l'océan Indien ont également été supérieures à la limite fixée par les règles d'exploitation du stock⁴⁹. Des signaux laissent supposer que les principales populations de poissons de la région sont dans le meilleur des cas exploitées au niveau maximal

durable ; l'évaluation 2019 de la FAO estime que 37,5 % des populations de poissons évaluées dans l'océan Indien ont été pêchées à des niveaux biologiquement non durables⁵⁰.

Les poissons démersaux et les crustacés (tels que les crevettes) constituent les pêcheries côtières et du plateau continental les plus importantes pour les sous-secteurs artisanaux, semi-industriel et industriel. Les crevettes pénéides sont la principale source de revenus d'exportation dans l'océan Indien occidental et les stocks montrent des signes évidents de surpêche⁵¹. Les stocks de concombres de mer sont également considérés comme surexploités, en partie à cause de la demande en Chine.

L'effondrement des pêcheries de concombres de mer à Madagascar

Les concombres de mer, une classe d'invertébrés marins apparentés aux oursins et aux étoiles de mer, remplissent une fonction essentielle de recyclage des nutriments dans les écosystèmes marins tropicaux⁵². Il s'agit également d'un mets de choix dans la cuisine de l'Asie de l'Est, et la demande croissante des consommateurs a entraîné le développement rapide des pêcheries de concombres de mer axées sur l'exportation dans l'ensemble de l'Indo-Pacifique⁵³. La Chine est de loin le plus grand consommateur et importateur (via Hong Kong) de concombres de mer. Entre 2018 et 2022, la Chine et Hong Kong ont déclaré importer en moyenne 12 185 tonnes de concombres de mer par an, pour une valeur de 297 millions de dollars US⁵⁴. Madagascar est le premier fournisseur de la Chine/Hong Kong en concombres de mer de l'océan Indien occidental, avec un total de 268 tonnes évaluées à 9,4 millions de dollars US, importées du pays au cours de la même période⁵⁵.

La demande en concombres de mer a conduit à des niveaux d'exploitation non durables dans toute la région, la plupart des pêcheries de concombres de mer étant désormais considérées comme surexploitées ou épuisées⁵⁶. Plusieurs espèces présentes dans le SOOI sont menacées par l'exploitation commerciale⁵⁷ et font l'objet de restrictions commerciales dans le cadre de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (« CITES »)⁵⁸.

À Madagascar, l'effondrement des pêcheries de concombres de mer pousse les pêcheurs locaux à s'aventurer dans des eaux plus profondes et à utiliser des équipements de plongée sous-marine pour récolter illégalement des concombres de mer, en dépassant souvent les limites de sécurité et en risquant leur vie pour un revenu modeste⁵⁹. Dans certaines régions, les décès liés à des pratiques de plongée dangereuses parmi les pêcheurs de concombres de mer sont fréquents⁶⁰. Des activités illégales de récolte de concombres de mer impliquant des flottes bien organisées d'embarcations de pêche artisanale et de navires semi-industriels, qui seraient financées par des intérêts chinois, se déroulent au-delà des eaux malgaches, dans la ZEE des États voisins⁶¹. En février 2024, cinq ressortissants chinois ont été arrêtés par les autorités malgaches dans le cadre d'une opération illégale dans les eaux seychelloises⁶².

Le manque de transparence, la faiblesse de la réglementation et de l'application de la loi, ainsi que la complicité de fonctionnaires locaux corrompus, favorisent le pillage des populations de concombres de mer qui s'amenuisent à Madagascar⁶³. Alors que les autorités malgaches ont adopté des règlements interdisant temporairement la récolte et le commerce des concombres de mer pour protéger les populations menacées⁶⁴, selon des sources locales, « les étrangers, notamment des [acteurs] asiatiques » de l'industrie du concombre de mer sont protégés par des fonctionnaires de haut niveau et ont continué à opérer en violation des règlements⁶⁵.

Si les projets de mariculture de concombres de mer ont été encouragés ces dernières années comme alternative à la pêche de capture, le développement de fermes aquacoles privées a également restreint l'accès des communautés locales aux ressources marines côtières, ce qui a accru les tensions. Les habitants accusés de braconnage dans les enclos à concombres de mer ont été victimes d'actes de violence, notamment d'homicides commis par des agents de sécurité⁶⁶.

L'effondrement des pêcheries de concombres de mer à Madagascar, engendré principalement par la demande des consommateurs étrangers qui ne se soucient guère de la durabilité environnementale⁶⁷ et soutenu par des acteurs étrangers dans le pays, illustre les schémas d'extraction des ressources et de pêche INN observés dans toute la région.

Le système actuel d'exploitation des océans dans la région, en particulier dans les pêcheries de thon et de crevettes, privilégie grandement la pêche industrielle à grande échelle, souvent par les flottes de pêche lointaine, et est gangrené par la pêche INN. Selon un rapport du WWF datant de 2023, la pêche INN de crevettes et de thon dans l'océan Indien occidental aurait entraîné une perte de revenus potentiels de 142,8 millions de dollars US par an entre 2015 et 2021⁶⁸. Entre 2016 et 2021, environ 36 % du total de l'effort de pêche pourrait être le résultat d'activités de pêche INN. Pour la pêche au thon, ce chiffre est de 48,7 %⁶⁹.



© EJF

4. Cartographie de la flotte de pêche lointaine de la Chine dans le SOOI

Au total, EJF a identifié 138 navires de la flotte chinoise de pêche lointaine dont l'activité aurait été autorisée dans le SOOI en 2023. Pour les besoins du présent rapport, elles seront analysées en deux catégories : la flotte thonière (qui comprend les navires de pêche ciblant le thon et les espèces apparentées, ainsi que les cargos frigorifiques) et la flotte non thonière (qui comprend les navires de pêche côtière tels que les chalutiers et les navires utilisant des filets maillants), qui opèrent dans les ZEE des États côtiers. Les flottes seront analysées séparément en raison des géographies et des cadres institutionnels distincts dans lesquels elles opèrent, dans la mesure où les thoniers sont soumis à la surveillance d'ORGP ainsi que des États côtiers dans lesquels ils opèrent, et qu'ils pêchent souvent dans des eaux beaucoup plus profondes que les navires non thoniers qui opèrent principalement dans des zones proches du rivage, et qu'ils restent en mer pendant des périodes beaucoup plus longues. On constate ainsi que la nature de la pêche INN et des atteintes aux droits humains peut varier en fonction du type d'engin.

4.1 Dynamique de la flotte thonière chinoise dans le SOOI

EJF a identifié un total de 95 navires chinois ciblant le thon et les espèces apparentées dans l'océan Indien occidental, tous battant pavillon chinois et utilisant des engins de pêche à la palangre. De plus, quatre navires frigorifiques de propriété chinoise sont présents dans la région, probablement pour collecter des poissons et soutenir la flotte de palangriers. Les quatre navires frigorifiques opèrent sous le pavillon du Panama, un registre ouvert notoire et un pays qui a reçu son deuxième « carton jaune » en 2019 dans le cadre du programme de lutte contre la pêche INN de l'UE⁷⁰. La plus récente implication du Panama dans le processus de pré-recensement de l'UE, qui risque d'aboutir au recensement du Panama comme un pays non coopérant dans la lutte contre la pêche INN, était en partie dû à de « graves déficiences en termes de contrôle, notamment sur les activités de pêche et les activités connexes des navires battant le pavillon du Panama »⁷¹.



© EJF

Un palangrier chinois dans le SOOI

En 2022, les captures de thon déclarées par la Chine dans l'océan Indien s'élevaient à 7 491 tonnes d'albacore et de thon obèse, et à 5 930 tonnes de germon. Il s'agit d'une prise relativement modeste par rapport à d'autres flottes hauturières clés de la région. Par exemple, les flottes de senneurs de l'UE auraient capturé 107 742 tonnes d'albacore et de thon obèse dans l'océan Indien cette année-là^{72,73}. La Chine s'est vu attribuer un quota de 10 557 tonnes d'albacore pour 2024⁷⁴, bien que ce quota comprenne celui détenu par Taiwan, qui a toujours eu droit à une part plus importante.

Les données publiques les plus récentes (2019) suggèrent que la couverture par les observateurs de la flotte palangrière de la Chine est de 6,88 %⁷⁵, légèrement au-dessus des 5 % requis par la CTOI⁷⁶. Dans un rapport de mise en œuvre plus récent soumis à la CTOI en 2023, la Chine a déclaré quatre observateurs pour l'ensemble de la flotte en 2021, sans fournir de pourcentage de couverture⁷⁷. Le nombre d'observateurs requis a été jugé trop faible

par les ONG, qui ont recommandé à la CTOI d'augmenter progressivement le nombre d'observateurs à 20 % d'ici à 2025 et d'améliorer les normes programmatiques et techniques de la surveillance électronique des navires relevant de sa juridiction⁷⁸.

Si les thoniers chinois pêchent principalement en haute mer dans l'océan Indien occidental, la ZEE tanzanienne semble être la seule exception. D'après l'analyse AIS de ces dernières années, les navires chinois sont présents en Tanzanie approximativement entre le début du mois de novembre et la fin du mois de janvier. Selon des documents disponibles sur le site web de la CTOI, le gouvernement tanzanien a déclaré l'octroi de licences à 30 navires battant pavillon chinois entre septembre 2022 et août 2023, dans le cadre d'un accord avec la China Overseas Fisheries Association (COFA)⁷⁹. Selon les médias tanzaniens, ces 30 licences, ainsi que les 15 autres accordées à une entreprise de pêche espagnole, représenteraient une valeur totale de 2,13 millions de dollars US⁸⁰.

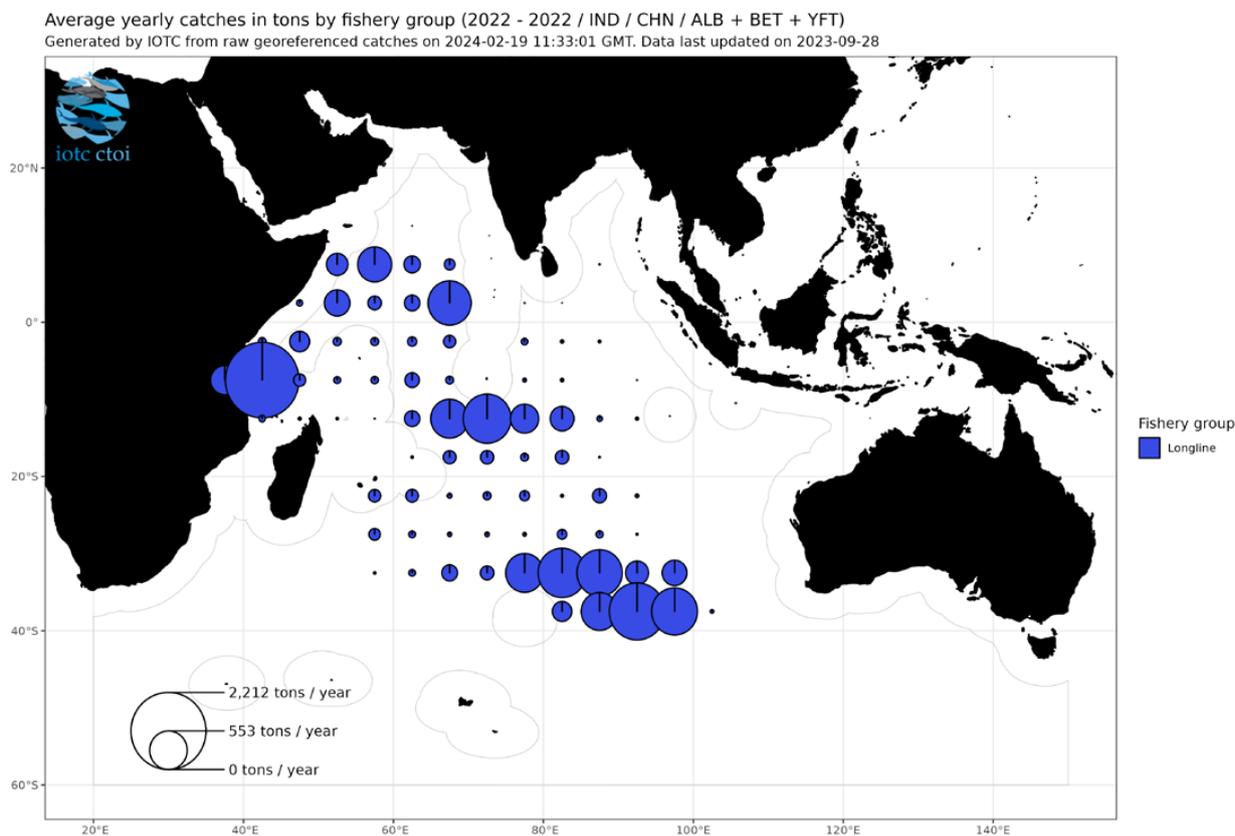


Image 2 – Captures géoréférencées de germon, de thon obèse et d'albacore telles que déclarées par la Chine à l'CTOI pour 2022.⁸¹

Port Louis, à l'île Maurice, est le principal port visité par la flotte chinoise de palangriers et, plus généralement, une destination de débarquement populaire pour les flottes de palangriers de la région, avec plus de 900 visites par an de navires de pêche étrangers^{82,83}. Il convient de noter que l'île Maurice participe à l'accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, décourager et éliminer la pêche INN (« Accord MREP »), un traité juridiquement contraignant unique en son genre qui vise à empêcher le poisson capturé dans le cadre de la pêche INN d'entrer sur les marchés grâce à des contrôles portuaires accrus et à la surveillance des navires de pêche étrangers⁸⁴.

La flotte palangrière chinoise dépend fortement du transbordement en mer, avec 12 079 tonnes de germon, de thon obèse et d'albacore transférées collectivement sur des navires récifaux en 2022⁸⁵ – ce qui représente 90 % des captures déclarées de ces espèces. Ce modèle opérationnel est devenu de plus en plus populaire au sein de la CTOI, avec 1 677 transbordements enregistrés en 2022 – le nombre le plus élevé à ce jour, et plus du double de celui de 2015⁸⁶. La Chine représentait 20 % de ces transbordements, et Taïwan en représentait de loin la plus grande part (64 %). Le transbordement en mer permet aux navires d'éviter les contrôles portuaires, de blanchir le poisson pêché illégalement parmi les prises légales et, dans certains cas, de piéger l'équipage en mer pendant des mois, voire des années, dans des conditions comparables à une forme d'esclavage moderne⁸⁷.

4.2 Dynamique de la flotte non thonière chinoise dans le SOOI

EJT a identifié un total de 39 navires de pêche chinois ciblant des espèces autres que le thon dans l'océan Indien occidental : 37 chalutiers et 2 navires pêcheraient au filet maillant. Parmi ces navires, 20 auraient été autorisés à pêcher au Mozambique et 19 à Madagascar.

Madagascar est la quatrième plus grande île du monde, avec un littoral de 5 600 km et une ZEE de plus de 1 000 000 km²⁸⁸. Si ses importantes ressources marines constituent un atout, la taille même des eaux du pays crée une série de défis de gestion complexes pour résoudre les problèmes de surpêche et de pêche illégale, un problème aggravé par de mauvaises décisions en matière de gouvernance des pêches et par la corruption⁸⁹.

Au total, 19 navires chinois autres que des thoniers ont été identifiés comme étant en activité à Madagascar, et tous ont apparemment adopté le pavillon du pays hôte. Chaque navire est listé comme un chalutier ciblant la crevette côtière. Les crevettes font l'objet d'une pêche intensive et leur nombre diminue. La pêche industrielle est principalement concentrée sur la côte occidentale du pays. Les crevettes sont très prisées tant par le secteur artisanal que par le secteur industriel du pays, ce qui entraîne des tensions entre les deux, les pêcheurs locaux dénonçant les effets de la surexploitation industrielle sur l'environnement marin⁹⁰. Afin d'atténuer ces pressions, le gouvernement malgache a mis en œuvre une interdiction totale des activités de chalutage industriel dans la zone littorale de 2 M en 2021^{91,92}, qui semble être liée à des améliorations de l'état de la pêcherie et de l'écosystème associé⁹³.

Pour opérer sous le pavillon malgache, un navire de pêche doit appartenir à un ressortissant malgache ou à une société ayant son siège à Madagascar⁹⁴. Les navires étrangers ne peuvent être autorisés à pêcher dans les eaux malgaches que dans le cadre d'un accord d'accès ou d'affrètement avec

un ressortissant malgache, sous réserve de l'autorisation du ministre de la pêche⁹⁵. Ils n'ont pas accès aux pêcheries de crevettes du pays, qui sont réservées aux navires battant pavillon malgache.⁹⁶ Les licences de pêche doivent être refusées aux navires étrangers ayant des antécédents de pêche INN, ainsi qu'aux navires battant pavillon d'un État qui n'est pas en mesure d'exercer efficacement ses obligations en tant qu'État du pavillon⁹⁷. Toutefois, les lois limitant l'accès des navires étrangers sont régulièrement contournées par des sociétés de pêche sous contrôle étranger ayant leur siège à Madagascar, ce qui permet aux navires étrangers de battre pavillon malgache, d'opérer sous un régime plus permissif et d'accéder aux ressources réservées aux navires battant pavillon malgache.

15 des chalutiers chinois identifiés comme opérant à Madagascar appartiendraient à la Société malgache de pêche SA (alias « Somapêche »), une société chinoise basée à Madagascar. Somapêche emploie 1 200 personnes dans le pays et exporte des crevettes vers des marchés à forte valeur ajoutée, notamment l'UE⁹⁸. Une enquête menée en 2021 a fait état de soupçons de pêche INN par des navires appartenant à l'entreprise, ainsi que de conditions de travail inquiétantes, les employés ayant déclaré de longues heures de travail pour un faible salaire⁹⁹.

L'actionnaire majoritaire de Somapêche est Zhongyu Global Seafood, qui gère actuellement la flotte dans le pays. Zhongyu Global Seafood appartient aux entreprises publiques chinoises China National Fisheries Company (CNFC) et CNFC Overseas Fishery Co. Ltd (COFC), qui relèvent toutes deux du groupe China Agricultural Development Group Co. La CNFC a été la première entreprise publique à opérer une flotte de pêche lointaine en Chine et a une présence mondiale significative dans un certain nombre de pêcheries. En tant qu'organisation, elle est l'un des principaux contrevenants en matière de pêche INN¹⁰⁰, notamment pour une série d'infractions dans divers pays d'Afrique de l'Ouest¹⁰¹.

On en sait moins sur Mada Fishery, le propriétaire déclaré des quatre chalutiers restants à Madagascar. Des navires précédemment associés à la société (mais qui ne sont apparemment plus autorisés à pêcher à Madagascar) appartiendraient à Qingdao Kaihang Fisheries Co. Ltd, une société basée dans la province chinoise de Shandong¹⁰². Selon le site web de l'entreprise, Qingdao Kaihang Fisheries a été créé en 2013 et entreprend une « coopération internationale [...] au Sénégal, en Gambie et dans d'autres pays africains »¹⁰³. Il existe des raisons de penser que les quatre chalutiers de Mada Fishery correspondent aux navires précédemment connus sous le nom de flotte « GORDE »¹⁰⁴, qui a des antécédents de pêche INN en Afrique de l'Ouest ; cependant leur propriétaire aurait changé depuis que ces infractions ont été commises¹⁰⁵.

Le nombre de chalutiers chinois opérant dans le pays aurait pu être beaucoup plus élevé. Il a été rapporté qu'un

projet d'accord secret, qui n'a finalement pas abouti, a été conclu en 2018 pour un montant de 2,7 milliards de dollars, qui aurait permis à 330 chalutiers chinois d'accéder aux eaux malgaches pendant 10 ans, apparemment sans consultation du ministre de la pêche¹⁰⁶.

Tableau 1 – Informations sur la propriété des navires à Madagascar

Nom de l'entreprise locale	Nombre de navires identifiables	Entité de contrôle chinoise	étatique / privé
Somapêche	15	CNFC/COFC	étatique
Mada Fishery	4	inconnu	inconnu

La flotte GORDE et Mada Fishery

Trois navires appartenant à la flotte chinoise GORDE (GORDE 105/106/107) ont été identifiés par les forces de l'ordre gambiennes et l'ONG Sea Shepherd comme pratiquant la pêche INN en Gambie, les trois navires ayant été repérés en train de pêcher dans la zone d'exclusion côtière (ZEC) du pays, une zone réservée aux pêcheurs artisans en pirogue. Il a également été constaté que deux des navires (GORDE 105 et 107) « doublaient » leurs filets de pêche, c'est-à-dire qu'un filet était placé à l'intérieur d'un autre pour réduire la sélectivité du chalut et obtenir des prises plus importantes¹⁰⁷.

Probablement en raison d'une surveillance accrue, les navires GORDE ont fini par quitter l'Afrique de l'Ouest en vue d'obtenir des licences de pêche au chalut à Madagascar – un voyage qui a été en partie facilité par la marine chinoise¹⁰⁸. En mai 2021, alors qu'ils se rendaient dans ce pays d'Afrique de l'Est, les navires, ainsi qu'un autre navire GORDE (108) et quatre autres chalutiers (LU QING XIN YUAN YU 005/006/007/008), ont jeté l'ancre sans autorisation aux Seychelles, où ils ont finalement été arraisonnés pour être inspectés¹⁰⁹.

À l'époque, les capitaines ont produit des documents affirmant qu'ils menaient des activités légitimes dans la région. Cependant, EJF a découvert que les documents avaient été falsifiés, ce qui soulève des questions quant à l'identité et aux intentions réelles des navires. D'autres doutes ont été soulevés lorsque EJF a découvert un certain nombre d'autres signaux d'alerte indiquant des comportements frauduleux à l'échelle de la flotte, notamment des codes attribués aux navires de pêche par le gouvernement chinois, qui étaient soit invalides, soit ne correspondaient pas à des sociétés existantes, et le fait que tous les navires portaient des indicatifs identiques lorsqu'ils ont été repérés en Gambie¹¹⁰.

Les navires GORDE auraient obtenu des licences pour pêcher dans les eaux malgaches exploitées par Mada Fishery, en vue de commencer à pêcher en 2022 – en dépit des lois empêchant l'octroi de licences aux navires ayant des antécédents en matière de pêche INN. Suite à la pression exercée par des groupes de la société civile, dont EJF, les navires se sont apparemment vu refuser des licences de pêche¹¹¹, bien que le ministre malgache de la pêche et de l'économie bleue ait laissé entendre, dans une interview accordée au média *Mongabay*, que si les navires avaient changé de nom et de propriétaire, ils pourraient se voir délivrer des licences à condition qu'ils respectent la loi¹¹². On pense maintenant que les quatre navires ont été détenteurs d'une licence dans le pays jusqu'en 2023, toujours exploités par Mada Fishery sous les noms de BAOBAB 105/106/107/108 – bien qu'ils soient supposés appartenir à un nouveau propriétaire¹¹³.

Cette flotte démontre clairement le comportement dynamique et délibérément évasif des opérateurs illégaux qui traversent, si nécessaire, d'immenses étendues d'océan à la recherche d'un gain financier. Ils montrent également les avantages et la nécessité des communications transfrontalières et inter-agences, et plus généralement d'une volonté de transparence en ce qui concerne la propriété et l'historique des navires. En complétant les renseignements recueillis par l'État et ses capacités d'exécution, les ONG ont pu contribuer à la détection et à la prévention de la pêche INN, en resserrant progressivement les mailles du filet sur une flotte manifestement déterminée à opérer en dehors de la légalité.

Au **Mozambique**, la pêche industrielle est largement concentrée dans la région du banc de Sofala, qui est considérée comme la zone de pêche la plus productive du pays, avec la baie de Maputo¹¹⁴. Les eaux du banc présentent des conditions qui les rendent attrayantes pour les pêcheurs artisans et les industriels, notamment des courants océaniques plus faibles, un large plateau continental et un certain nombre d'estuaires et de deltas qui servent de lieux de reproduction fertiles pour toute une série de poissons et de crustacés¹¹⁵. Les navires chinois opèrent principalement à partir de Quelimane et de la deuxième ville du Mozambique, Beira, qui se trouve au milieu de la vaste côte de 2 700 km du Mozambique, la troisième plus grande de l'océan Indien¹¹⁶.

Les licences de pêche dans les eaux mozambicaines sont accordées conformément aux conditions énoncées dans le décret n° 74/2017 approuvant le règlement relatif à la concession des droits de pêche et à la délivrance des licences de pêche (modifié en 2018)¹¹⁷. Il existe quatre niveaux de licence : navire mozambicain avec port de base mozambicain, navire mozambicain avec port de base étranger, navire étranger avec port de base mozambicain, et navire étranger avec port de base étranger, les droits étant généralement actualisés chaque année, par décret ministériel¹¹⁸. En vertu de l'article 120, paragraphe 4, du décret n° 89/2020 portant approbation du règlement relatif à la pêche maritime (« REPMAR »), les navires de pêche figurant sur les listes nationales ou les listes de navires INN des ORGP n'ont pas le droit de battre le pavillon mozambicain¹¹⁹. Le gouvernement mozambicain a considérablement augmenté le coût des droits de

licence étrangers en 2018 (de près de 100 fois) afin d'encourager les étrangers à créer des coentreprises avec des entités mozambicaines. En conséquence, la grande majorité des navires étrangers cherchent désormais à pêcher au Mozambique dans le cadre de coentreprises majoritairement détenues par des Mozambicains, afin de bénéficier de droits de licence moins élevés¹²⁰.

Au total, au moins 20 navires chinois spécialisés dans la pêche au thon ont été identifiés comme opérant au Mozambique, dont 10 battaient pavillon chinois, tandis que les 10 autres auraient adopté le pavillon mozambicain. Ces navires ciblent des espèces variées, y compris les petits pélagiques, les crevettes d'eau profonde et les crevettes côtières. Les navires ciblant les crevettes côtières, la principale pêcherie d'exportation du pays, opèrent à proximité des côtes, entre 3 et 12 M, tandis que ceux ciblant les crevettes d'eau profonde ainsi que d'autres espèces telles que les homards et les langoustes opèrent au-delà des 12 M des eaux territoriales du pays¹²¹.

17 navires industriels appartenant à des propriétaires chinois figurent sur les listes de licences de pêche de l'Administration nationale des pêches (ADNAP) en 2023¹²², ce qui représente une forte baisse par rapport aux 65 bateaux chinois qui détenaient des licences industrielles en 2019¹²³. Les entretiens avec d'anciens membres d'équipage menés par les enquêteurs de EJF à Beira en janvier 2024 ont révélé diverses raisons pour expliquer cette réduction du nombre de navires. Il s'agit notamment de faillites d'entreprises, comme dans le cas de l'entreprise chinoise Min Yu Pescas, ainsi que de

Navires industriels chinois à Beira, Mozambique



flottes déplacées vers les eaux d'autres pays, comme dans le cas des navires appartenant à Ocean Rich Pelagic Moçambique, qui sont partis pour la Côte d'Ivoire en 2021. Ces deux causes semblent être liées à une baisse de la rentabilité des activités de pêche dans les eaux mozambicaines, les populations de poissons ayant diminué après des années de surpêche et de destruction des habitats par les navires industriels¹²⁴.

Alors que le nombre de navires appartenant à des propriétaires chinois figurant sur les listes de licences mozambicaines a ostensiblement diminué, on pense que d'autres navires chinois opèrent dans les eaux mozambicaines soit sans licence, soit sans que ces licences soient déclarées publiquement sur les listes officielles. Dans un rapport de 2023 sur le déclin des pêcheries mozambicaines, le Centro de Integridade Pública (« CIP ») a déclaré que les entreprises de pêche chinoises avaient mené « un assaut sur les eaux mozambicaines » avec la complicité de l'élite politique mozambicaine, et que « la majorité des entreprises chinoises n'apparaissent pas sur les listes officielles [de licences] »¹²⁵. Le CIP estime qu'environ 60 navires chinois sans licences déclarées publiquement sont arrivés dans les eaux mozambicaines entre 2017 et 2018, alors que les intérêts chinois se seraient réorientés, de l'exportation illégale de bois mozambicain, vers la pêche¹²⁶. Ces licences étaient typiquement accordées aux entreprises chinoises « sans délai »¹²⁷, et à l'insu de la Commission d'administration des pêches, un organe consultatif de l'ADNAP composé de représentants du gouvernement et de l'industrie et responsable de la gestion des pêches et de la préservation des ressources¹²⁸.

Il apparaît également que des licences de pêche ont été transférées à des sociétés chinoises depuis des sociétés fictives ayant des liens avec les plus hautes sphères du gouvernement mozambicain. Motil Moçambique Lda, une société enregistrée en mai 2017 et appartenant à Florindo Nyusi, fils du président mozambicain sortant Filipe Nyusi, a obtenu des licences de pêche permettant la capture de crevettes (120 tonnes), de langoustines (30 tonnes), de crabes (30 tonnes), de poissons (30 tonnes), de céphalopodes (24 tonnes) et de langoustes (24 tonnes), alors qu'elle semble ne posséder aucun navire de pêche¹²⁹. Ces licences ont été transférées à Nanjing Runyang Fishing Corporation, une entreprise chinoise, en juin 2017 – un mois seulement après l'enregistrement de Motil Moçambique¹³⁰. Bien que les conditions dans lesquelles ce transfert a été effectué restent floues, EJF note que l'article 44 de la loi mozambicaine sur la pêche pose comme principe clair que les licences de pêche ne peuvent pas être transférées¹³¹.

En 2023, on estime qu'il y avait quatre entreprises de pêche chinoises distinctes exploitant des navires dans la ZEE mozambicaine, dont trois – Fu Yue Pescas (« FYP »), Guangdong Xiesheng (« GX ») et Krustamoz – ont des licences publiquement déclarées. L'autre société active – Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries – a été identifiée grâce aux données du gouvernement chinois, aux données

AIS et aux témoignages d'anciens membres d'équipage recueillis par les enquêteurs de EJF dans la ville de Beira. Au total, ces quatre sociétés ont exploité au moins 20 navires de pêche dans les eaux mozambicaines, dont 10 appartiennent en dernier ressort à la CNFC, une société d'État chinoise.

Du point de vue du nombre de navires, Krustamoz était la plus grande entreprise de pêche chinoise au Mozambique en 2023, avec un total de 10 bateaux. Tous ces bateaux sont des chalutiers ciblant les crevettes côtière ou d'eau peu profonde, et leur port d'attache répertorié est Quelimane, dans la province de Zambezia. Krustamoz est une filiale de l'entreprise publique CNFC. Elle a été rachetée à l'entreprise de pêche espagnole Grupo Amasua en 2012 afin d'étendre la présence de la CNFC dans la région, compte tenu de ses activités similaires à Madagascar (Somapêche)¹³².

Selon les listes officielles, GX était la deuxième entreprise exploitant des navires industriels dans les eaux mozambicaines en 2023, avec cinq bateaux – tous des chalutiers – détenteurs de licences. Seuls quatre de ces navires seraient en activité, bien que les cinq soient basés à Beira. GX est une société privée détenue par quatre ressortissants chinois, dont l'un est également président de la chambre de commerce des pêcheries de Guangdong. La société opère historiquement en Thaïlande et en Malaisie, et a reçu sa première licence de pêche dans les eaux mozambicaines en avril 2020, selon les données du MARA ; une flotte de ses navires est arrivée en août de la même année.

Le document de la campagne de pêche 2023 de l'ADNAP montre que la société FYP détient des licences de pêche dans le pays pour deux chalutiers de sa flotte ZHONG TAI : ZHONG TAI 8 et 9. FYP détient des licences mozambicaines depuis au moins 2021 et serait détenue majoritairement par Guangdong Zhongtai Senda Fisheries, Co. Ltd (elle-même détenue à 100 % par Guoyue Group¹³³), qui détient une participation de 60 % dans l'entreprise¹³⁴. Guodi Yan, un ressortissant chinois qui détient les 40 % restants, est également le fondateur de Min Yu Pescas¹³⁵, qui, d'après le témoignage de l'équipage, serait aujourd'hui en faillite. Des images prises par EJF près du port de Beira en janvier 2024 montrent que quatre autres chalutiers appartenant probablement à FYP sont actuellement présents dans les eaux mozambicaines, bien qu'ils ne figurent pas sur la liste de l'ADNAP. Toutefois, ces images montrent qu'ils étaient ancrés et il n'est donc pas certain qu'ils soient activement impliqués dans des activités de pêche. Des messages publiés sur les réseaux sociaux par des membres d'équipage indonésiens localisent l'un de ces autres navires – le ZHONG TAI 10 – dans le port de Beira en 2019.

L'impact de la flotte chinoise de pêche lointaine sur les communautés côtières du Mozambique

Les deux tiers de la population mozambicaine résident le long de la côte du pays, qui s'étend sur plus de 2 500 km¹³⁶. Quatrième plus longue d'Afrique, cette côte borde une aire maritime d'environ 587 000 km², comprenant à la fois les eaux territoriales du Mozambique et sa ZEE¹³⁷. Les pêcheries du Mozambique sont d'une grande importance nationale, car elles constituent à la fois une importante source de nourriture et un important générateur d'emplois ruraux¹³⁸. Environ 20 % de la population côtière dépend des pêcheries mozambicaines pour la génération de revenus et la sécurité alimentaire¹³⁹.

La pêche au Mozambique est supervisée par le ministère de la mer, des eaux intérieures et des pêches (« MIMAIP ») et représentait environ 10,3 % du PIB national en 2017¹⁴⁰. La pêche artisanale représente la grande majorité des captures nationales ; la production annuelle totale de poisson en 2022, telle que rapportée par le MIMAIP, a atteint 455 544 tonnes, dont 95,6 % étaient d'origine artisanale et seulement 4,4 % d'origine industrielle ou semi-industrielle¹⁴¹. Toutefois, il est presque certain que les captures industrielles sont sous-déclarées¹⁴².

Ces pêcheries sont menacées : Les stocks de poissons du Mozambique ont diminué au cours des dernières décennies¹⁴³. On estime que l'ensemble des prises artisanales dans le pays a chuté de près de 30 % au cours des 25 dernières années¹⁴⁴, ce qui fait que les pêcheurs artisans locaux ont du mal à gagner leur vie. Parmi les principaux facteurs de cette diminution, on peut citer la capacité excessive des flottes industrielles¹⁴⁵ et la pêche INN généralisée dans les eaux mozambicaines¹⁴⁶. Cette dernière demeure un problème critique pour le pays, qui perdrait chaque année jusqu'à 70 millions de dollars US à cause de cette pratique¹⁴⁷. Les navires appartenant à la Chine ont été signalés comme étant les principaux responsables des abus de la pêche INN dans le pays¹⁴⁸.

Les recherches existantes et le travail d'enquête mené par EJF ont tous deux mis à jour des éléments indiquant que des navires appartenant à des propriétaires chinois se livrent à diverses pratiques de pêche INN dans les eaux mozambicaines. Entre autres infractions, il a été constaté que ces bateaux pêchaient régulièrement au chalut à moins de 12 milles nautiques du rivage¹⁴⁹, ce qui est interdit par la législation mozambicaine (voir **section 6.3**)¹⁵⁰. Il a même été constaté que ces navires pêchaient le poisson et les crevettes au chalut à moins de trois milles nautiques de la côte, dans des zones réservées aux pêcheurs artisans¹⁵¹, ainsi que dans des aires marines protégées (« AMP »). De plus, un rapport du CIP, une ONG mozambicaine, a révélé que des chalutiers chinois détruisaient des récifs coralliens au large de la côte d'Inhambane¹⁵².

« Nous avons un problème de pêche illégale. Il a été si fréquent [...] le gouvernement ne peut pas le contrôler. »

Les entretiens menés par EJF avec des pêcheurs artisans dans et autour de la grande ville portuaire de Beira en janvier 2024 ont révélé que ces incursions dans la ZEC mozambicaine ont des répercussions directes sur les communautés de pêcheurs côtiers. Un pêcheur, qui est également l'un des dirigeants du Conseil communautaire de la pêche de sa localité, a déclaré avoir vu un navire industriel chinois pénétrer dans la ZEC et jeter à la mer une grande quantité de prises accessoires mortes. Un autre pêcheur de cette même communauté a décrit un événement similaire qui s'est produit à plusieurs reprises, rapportant qu'à chaque fois, les poissons morts et en décomposition ont amené les poissons vivants à quitter la zone, ce qui a fortement réduit leurs prises.

« La plage entière était remplie de poissons morts. [...] La méthode de travail chinoise ne laisse rien à notre terre. »

Les personnes interrogées ont également déclaré être entrées en conflit direct avec des bateaux chinois. Un pêcheur a signalé qu'un navire chinois avait déchiré son filet alors qu'il jetait l'ancre dans les eaux réservées aux pêcheurs artisans :

« Ils ont déchiré mon filet alors qu'ils pêchaient et jetaient les petits poissons. Ils attrapaient beaucoup de petits poissons et jetaient les petits poissons Mapape. Ils ne prenaient que les poissons qu'ils veulent. Ils ont déchiré mon filet de 300 mètres et ne m'ont même pas payé pour les dégâts. Je ne pouvais rien faire, seulement rentrer à la maison et chercher de l'argent pour acheter du matériel pour réparer mon filet. »

Un autre petit pêcheur a affirmé que les pêcheurs artisans étaient régulièrement harcelés par les navires chinois dans la ZEC :

« Normalement, nous évitons ces bateaux [les chalutiers industriels chinois] parce que chaque fois que nous sommes en mer, ils s'approchent de nous [...] lorsqu'ils nous voient, c'est nous qui les fuyons, et non eux, parce que nous savons qu'ils peuvent endommager notre matériel . »

Ces allégations de conflit avec des navires industriels chinois sont corroborées par des preuves recueillies lors d'entretiens avec d'anciens membres d'équipage. Neuf personnes interrogées ont fait état d'incursions dans la ZEC, cinq d'entre elles décrivant des interactions entre leur navire et des embarcations artisanales. Quatre membres d'équipage ont affirmé avoir vu leurs navires détruire des filets de pêcheurs artisans.

Les entretiens avec des membres d'équipage ont également révélé l'utilisation de filets extra-fins supplémentaires et illégaux par les navires industriels chinois, ce qui a entraîné la capture de très petits poissons et d'espèces non autorisées (voir **section 6.3**). De nombreux pêcheurs artisans interrogés par EJF ont également indiqué que les navires chinois perturbaient le cycle de reproduction des populations de poissons en capturant des poissons juvéniles dont la taille est inférieure aux limites minimales autorisées et en pêchant des espèces qui ne sont pas autorisées dans le cadre de leurs licences :

« L'une des raisons de la baisse de la production [...] est la présence de pêcheurs chinois. [Ils] obtiennent une licence pour pêcher un seul type [de poisson], mais une fois sur place, ils pêchent différents types de poissons. [...] Ils attrapent des Malola, des Mapula, des Mapape [...] tout cela se trouve dans leurs congélateurs. Notre propre communauté s'approvisionne auprès d'eux. Mais le Malola ne devrait pas être capturé par la pêche industrielle, nous n'avons jamais entendu parler de cela, mais cela se produit en ce moment même, aujourd'hui. »

Les pêcheurs ont souligné les effets négatifs sur leurs communautés de ce type de pêche INN pratiquée par des navires chinois, en insistant sur l'impact négatif sur les populations de poissons dans leur région, en particulier sur les espèces telles que le Mapape et le Malola qui sont fréquemment ciblées par les embarcations artisanales. Plusieurs personnes interrogées ont indiqué qu'il était devenu de plus en plus difficile de pêcher suffisamment de poissons pour assurer leur subsistance et se sont inquiétées de la capacité des générations futures à répondre à leurs besoins :

« Avant qu'ils [les navires chinois] ne viennent ici, nous attrapions suffisamment de poissons en jetant notre filet ne serait-ce que trois fois. Mais pour attraper suffisamment de poissons, il faut maintenant passer la journée en mer. Nous nous sentons blessés parce que ce poisson était censé être non seulement pour nous, mais aussi pour nos enfants. [...] Ils détruisent la production future. »

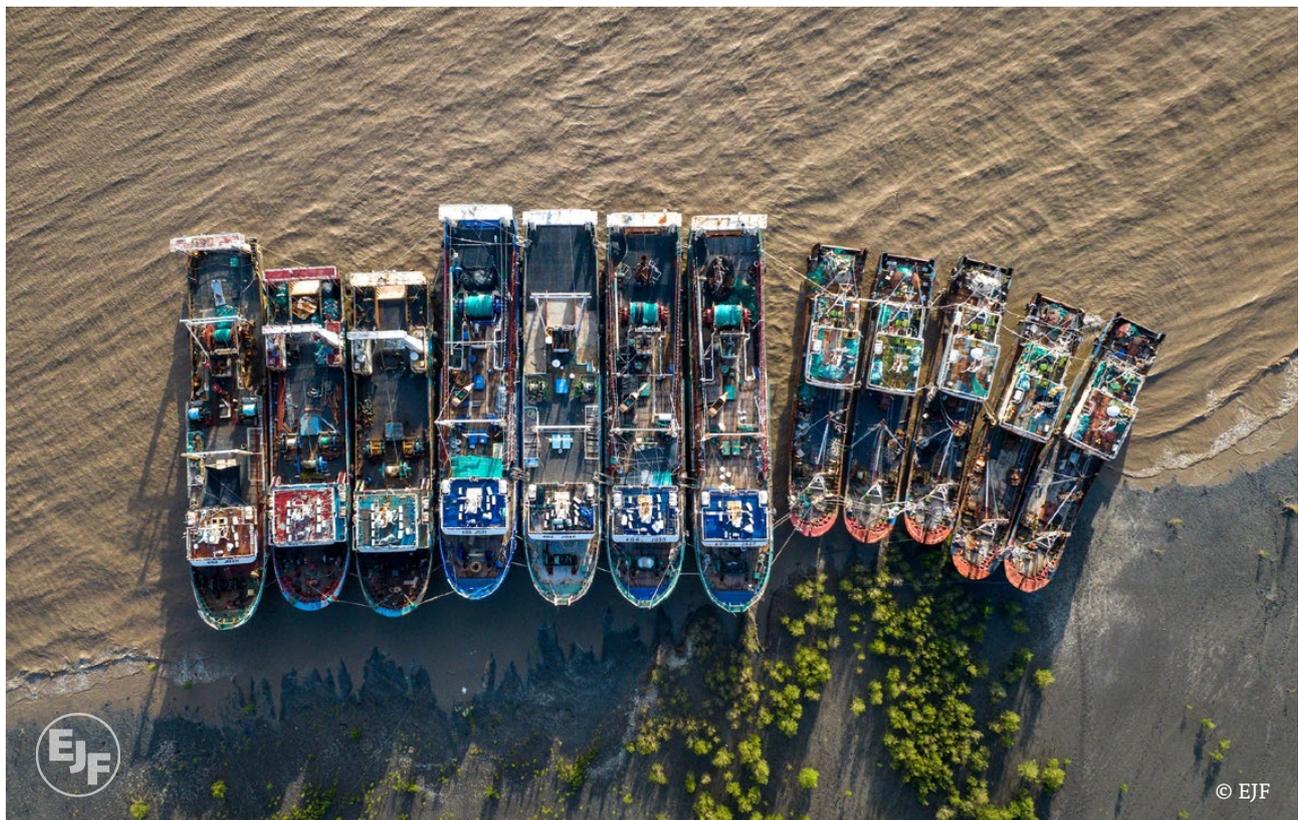


Bien qu'elle ne figure pas sur les listes de licences industrielles de l'ADNAP, l'entreprise Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries serait également titulaire d'une licence de pêche dans la ZEE mozambicaine en 2023. Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries est détenue à 100 % par Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co. Ltd, qui exerce également des activités en Malaisie et en Iran¹⁵³. Un certain nombre de navires de la flotte ZHONG YANG de Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries seraient présents au Mozambique depuis au moins 2018, selon les témoignages recueillis auprès d'anciens membres d'équipage. Selon les données AIS, au moins trois navires soupçonnés

d'être associés à l'entreprise ont été actifs dans les eaux mozambicaines au cours de l'année 2023. Les données du MARA et de GFW indiquent que l'un de ces navires est un chalutier, tandis que les deux autres sont des fileyeurs. De plus, des preuves photographiques recueillies par les enquêteurs de EJF en janvier 2024 semblent montrer un total de cinq navires de pêche au filet maillant appartenant à Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries stationnés dans le port de Beira. Cependant, tous les navires étaient à l'ancre, ce qui ne permet pas de savoir s'ils pêchent activement dans les eaux du pays.

Tableau 2 – Informations sur la propriété des navires au Mozambique (2023)

Nom de l'entreprise	Nombre de navires identifiables	Entité de contrôle chinoise	étatique / privé
Krustamoz, Lda.	10	China National Fisheries Company (CNFC)	étatique
Guangdong Xiesheng Overseas Fisheries Co. Lda	5	Guangdong Xiesheng	privé
Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries Co. Ltd	3	Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co. Ltd	privé
Fu Yue Pescas Lda.	2	Guangdong Zhongtai Senda Fisheries	privé



Navires chinois au Mozambique

5. Présence chinoise onshore dans le SOOI

La présence et le comportement des navires de la flotte chinoise de pêche lointaine dans les eaux du SOOI peuvent être mieux compris lorsqu'ils sont considérés dans le cadre plus large de l'économie politique de la région et de l'implication de la Chine dans celle-ci. Les flux financiers, le (dés)équilibre des pouvoirs, les investissements matériels et les discours qui les accompagnent sont autant de considérations vitales dans l'analyse de la durabilité de l'extraction des ressources, tant terrestres que marines. Cette section du rapport donne d'abord un bref aperçu de l'ampleur, de la nature et des effets de l'initiative « la Ceinture et la Route » (« ICR »), avant de se recentrer sur le SOOI – en accordant une attention particulière aux investissements et aux discours qui accompagnent l'intérêt croissant pour l'économie bleue au niveau régional et international.

Les éléments présentés dans cette section sont principalement tirés de sources secondaires, notamment de médias internationaux et régionaux, d'organisations de la société civile et de sources gouvernementales officielles. Il est admis que les médias de toutes nations peuvent présenter un point de vue partial dans leur couverture de l'engagement et des activités chinoises dans la région. La variété des discours portant sur le rôle de la Chine dans la région, reflétée dans ce rapport, met en lumière le caractère controversé de ces activités et le besoin d'un examen objectif.

5.1 L'initiative « la Ceinture et la Route »

Au cours de la dernière décennie, la Chine a entrepris une expansion significative des investissements directs étrangers par le biais de l'ICR, développée en 2013 comme un moyen d'accroître la coopération et la présence à l'étranger par le biais de projets d'infrastructure dans plus de 150 pays¹⁵⁴. Les estimations des dépenses cumulées de cette initiative suggèrent que ces dernières pourraient dépasser 1 000 milliards de dollars, dont 43 milliards de dollars d'accords signés au premier semestre 2023, liés à plus de 100 projets¹⁵⁵.

Au-delà des investissements matériels, les éléments de discours portant sur les projets de l'ICR constituent un facteur important de création de légitimité locale et internationale, et contribuent à la réalisation de ses objectifs économiques. La Chine promeut souvent un discours « gagnant-gagnant » qui repose sur une croissance « durable »¹⁵⁶, et promet une série d'avantages socio-économiques et écologiques pour la Chine et le pays d'accueil. En réalité, les communautés locales ne tirent souvent que des avantages directs limités, voire inexistant, des projets, et il existe de nombreux cas de déplacement de communautés locales, de troubles sociaux et de dégradation de l'environnement associés aux projets de l'ICR¹⁵⁷. Ces facteurs contribuent probablement à la baisse de la cote de popularité de Pékin dans les pays du Sud, qui est passée de 56 % en 2019 à 40 % en 2021¹⁵⁸.

Les prêts chinois associés à l'ICR ont été critiqués pour leur opacité et leurs taux d'intérêt relativement élevés¹⁵⁹. Par ailleurs, ils sont largement destinés aux nations avec lesquelles la Chine entretient des relations commerciales dans le cadre de l'ICR ; une étude a révélé que la Banque populaire de Chine a accordé 170 milliards de dollars de liquidités à des pays très endettés, en ciblant presque exclusivement les débiteurs engagés dans l'ICR¹⁶⁰. Cette dynamique pose des problèmes évidents si l'on considère que les pays lourdement endettés peuvent se sentir obligés de permettre aux entreprises chinoises d'accéder aux ressources, même si leur extraction risque d'affecter gravement les communautés et/ou l'environnement.

L'opacité qui caractérise de nombreux investissements liés à l'ICR peut servir d'environnement propice à la corruption. Il s'agit de l'un des principaux problèmes de gouvernance associés à un certain nombre d'investissements chinois ou d'accords commerciaux dans les pays du Sud. Une étude a montré que 35 % des projets d'infrastructure chinois peuvent être reliés à la corruption et à d'autres scandales, tels que la dégradation de l'environnement et les abus des travailleurs¹⁶¹. C'est ce qui a pu être constaté, par exemple, dans le secteur de la pêche au chalut au Ghana, où les équipages des navires industriels ont déclaré que les responsables des ports, de la marine et d'autres services chargés d'identifier et de prévenir la pêche INN étaient régulièrement soudoyés par les capitaines chinois – de toute apparence pour permettre la pêche INN¹⁶².

Point important pour le présent rapport, la Chine a dépensé des sommes considérables dans les infrastructures maritimes et de pêche, y compris des ports, des flottes de pêche et des usines de transformation du poisson, dans le cadre de la « Route de la soie maritime du 21^{ème} siècle », un élément central de l'ICR. Selon les estimations, les projets de ports maritimes financés par la Chine entre 2000 et 2021 s'élèvent à près de 30 milliards de dollars US, ce qui a permis de construire ou d'agrandir 78 ports dans des pays à revenu faible ou intermédiaire¹⁶³.

Cela reflète l'importance plus large accordée par la Chine à la puissance maritime, le président Xi Jinping ayant déclaré qu'« une puissance économique doit être une puissance maritime et une puissance de transport »¹⁶⁴. Le 14^{ème} plan quinquennal de la Chine, adopté en 2020, définit des objectifs clés dans le domaine de l'économie maritime, notamment « développer des partenariats bleus avec d'autres pays », « promouvoir la construction d'un ordre maritime international juste et équitable et d'une communauté maritime d'avenir partagé », et « assurer un environnement écologique marin durable »¹⁶⁵.

Les investissements dans le domaine maritime et de la pêche servent une multitude d'objectifs, notamment l'amélioration de la sécurité alimentaire de la Chine, un meilleur accès logistique aux ressources et un renforcement de la puissance et de l'influence dans des régions géopolitiquement importantes¹⁶⁶. Par ailleurs, les dépenses d'infrastructure peuvent permettre l'acquisition de licences et de permis pour accéder aux ressources, ce qui constitue une stratégie

active du gouvernement chinois. Par exemple, un document stratégique chinois de 2017 portant sur l'industrie de pêche lointaine a encouragé les entreprises chinoises de pêche à utiliser l'investissement et la construction de ports/bases pour obtenir un accès aux pêcheries de pays étrangers¹⁶⁷.

Si ces investissements peuvent être considérés par certains pays comme des opportunités de mieux récolter les bénéfices de l'économie bleue, la mesure dans laquelle ces bénéfices sont ressentis plus largement par les communautés varie. Par exemple, les investissements chinois dans les infrastructures de pêche sont susceptibles d'être associés à un afflux de navires de pêche, ce qui, dans de nombreux cas, génère une charge pesant sur des ressources localement importantes et a des répercussions négatives sur les moyens de subsistance des populations côtières¹⁶⁸. De même, ils ont été associés à une augmentation des pratiques de pêche INN, car les bases de pêche chinoises créent des « chaînes d'approvisionnement en produits de la mer en circuit fermé qui soustraient au regard de l'État les flux sortants de ressources marines »¹⁶⁹. Dans certains cas, ils créent des « zones de libre-échange » qui leur permettent essentiellement d'opérer en dehors du contrôle de l'État côtier¹⁷⁰.

5.2 Les investissements de la Chine dans l'économie bleue du SOOI et les discours s'y rapportant

Les relations diplomatiques entre la Chine et les pays du SOOI sont anciennes et des liens politiques profonds continuent de se renforcer à ce jour. Par exemple, la Chine a été le premier pays à reconnaître l'indépendance des Comores¹⁷¹, et a joué un rôle clé dans la signature par la Tanzanie de la déclaration d'Arusha en 1967, qui a vu le pays africain adopter une politique socialiste¹⁷².

Ces dernières années, la région s'est fortement appuyée sur le soutien financier de la Chine pour financer des projets d'infrastructure, notamment des chemins de fer, des routes, des hôpitaux et des stades, à tel point que l'ICR a été décrite comme une « réorganisation de l'espace géographique et politique » dans la région¹⁷³. Le Kenya, par exemple, serait débiteur de plus de 6 milliards de dollars US à la Chine à la date de mars 2023, ce qui représente environ 64 % de son stock actuel de dette bilatérale¹⁷⁴. Cette situation est en grande partie liée à un prêt de 3,2 milliards de dollars US accordé par les Chinois pour financer le Standard Gauge Railway¹⁷⁵, un projet qui a nourri de nombreuses controverses, notamment en raison d'allégations de discrimination raciale à l'encontre des Kényans de la part des travailleurs chinois¹⁷⁶, d'accusations de corruption portées contre des ressortissants chinois¹⁷⁷, et de préoccupations concernant les impacts potentiels sur un « large éventail d'écosystèmes écologiquement fragiles et importants dans le pays »^{178,179}.

Grâce à des programmes tels que l'ICR, les échanges économiques entre les pays du SOOI et la Chine revêtent désormais une grande importance mutuelle – comme en témoigne la signature par Maurice du premier accord

de libre-échange entre un pays africain et la Chine en janvier 2021, qui, selon un haut responsable du ministère mauricien des affaires étrangères, a porté les « liens spéciaux » entre les deux pays à de nouveaux sommets¹⁸⁰. Des initiatives telles que le programme chinois de « canaux verts », l'exposition économique et commerciale Chine-Afrique et l'amélioration de la coopération en matière de quarantaine et d'inspection devraient permettre d'accroître les exportations agricoles et autres de la région et, plus largement, du continent africain¹⁸¹.

L'économie bleue du SOOI est manifestement d'une importance capitale pour la Chine. Le deuxième Forum sur la coopération au développement entre la Chine et la région de l'océan Indien, tenu en décembre 2023, avait pour thème « Stimuler l'économie bleue durable pour construire ensemble une communauté maritime d'avenir partagé ». S'exprimant sur l'importance de l'événement, un porte-parole de l'Agence chinoise de coopération internationale au développement a déclaré : « La Chine est prête à partager son expérience en matière de développement avec ses partenaires de la région, à approfondir la coopération pratique [...] sur l'économie bleue et à continuer à apporter des contributions positives à la coopération mondiale sur le développement durable, y compris l'économie bleue »¹⁸².

Ceci dessine un cadre très clair pour les activités de l'économie bleue de la Chine dans la région – formulées en termes de durabilité environnementale, de développement économique et de gains mutuels. Ces principes clés de la politique maritime officielle de la Chine sont systématiquement affirmés dans les pays du SOOI par les diplomates chinois afin de diffuser une image positive des relations bilatérales avec la Chine, souvent par l'intermédiaire des médias locaux. Par exemple, un journal malgache a reproduit intégralement une déclaration dans laquelle l'ambassadeur de Chine expose la vision de la Chine pour une « communauté maritime d'avenir partagé » :

L'une des caractéristiques les plus distinctives de la modernisation chinoise consiste à une coexistence harmonieuse entre l'être humain et la nature. Nous poursuivons un développement durable et protégeons la nature et des écosystèmes comme s'il s'agissait de la prunelle de nos yeux, l'idée qui se réalisera à sa juste valeur dans le domaine de la pêche. [...] Des entreprises chinoises ont investi [à Madagascar], œuvrant à la promotion du développement durable de l'économie marine malgache. Elles se sont également engagées à assumer leurs responsabilités sociales et à apporter des contributions positives à la communauté locale par leur dévouement au bien-être public¹⁸³.

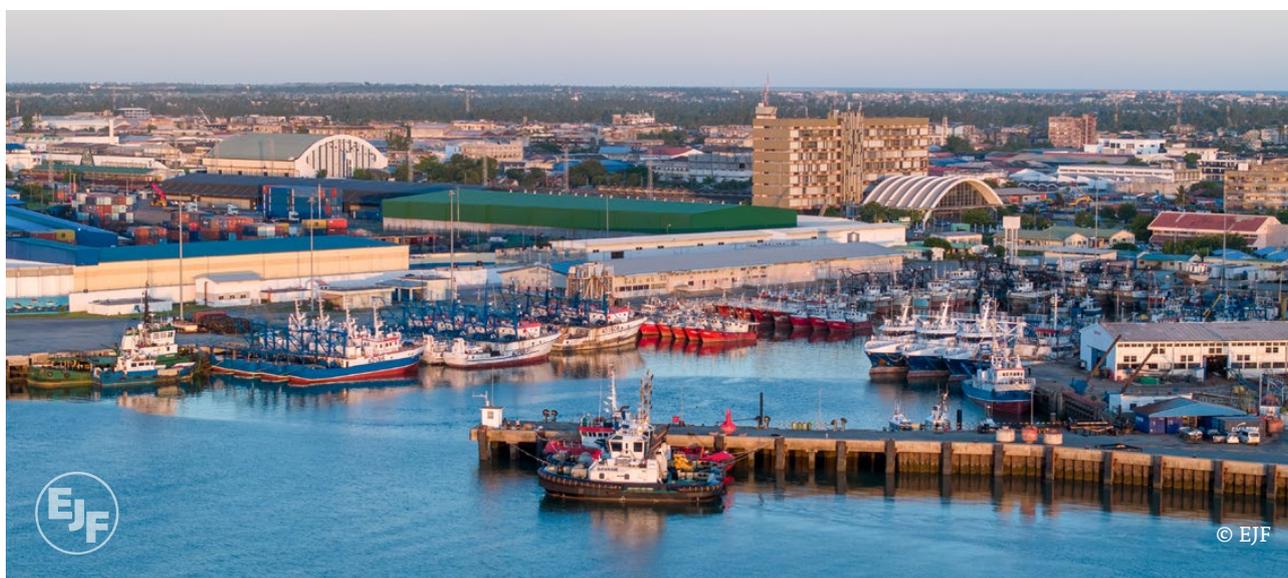
Dans un article publié dans deux grands journaux tanzaniens, l'ambassadeur de Chine a déclaré que la coopération sino-africaine avait « brisé le goulot d'étranglement du développement durable de l'Afrique et était devenue un modèle de coopération Sud-Sud » et que « la Chine était disposée à travailler avec les pays africains, y compris la Tanzanie, pour mettre en œuvre le concept d'une communauté d'avenir partagé pour l'humanité »¹⁸⁴. Au

Mozambique, où l'influence de la Chine sur les médias est considérée comme notable¹⁸⁵, les dirigeants politiques, y compris le président Nyusi, « se sont étroitement alignés sur les points de discussion préférés de Pékin », ce qui « se reflète dans la couverture favorable de la Chine par les médias pro-gouvernementaux »¹⁸⁶.

L'adoption de l'économie bleue est manifestement d'une importance capitale pour les gouvernements des pays du SOOI, avec la création de ministères de l'économie bleue à Madagascar, à Maurice, aux Seychelles et en Tanzanie (Zanzibar). L'importance du partenariat chinois dans l'économie bleue pour les États du SOOI est également soulignée par les autorités locales : les sept pays concernés cite ce point comme un domaine clé de coopération. Par exemple, à l'occasion du Forum sur la coopération au développement dans la région océanique Chine-Inde, le président kenyan William Ruto aurait déclaré : « Nous sommes donc ici en tant que communauté émergente de nations [...] liées par des valeurs communes explicites et une aspiration partagée à ouvrir les mers d'abondance grâce à l'investissement dans l'économie bleue »¹⁸⁷. De même, lors du « Séminaire sur l'économie bleue pour Zanzibar » en décembre 2022, Aboud Jumbe, du ministère tanzanien de l'économie bleue et de la pêche basé à Zanzibar, aurait promis de « poursuivre la coopération avec la Chine pour relever les défis et saisir les opportunités de l'économie bleue »¹⁸⁸. Par ailleurs, un message posté en janvier 2024 sur un compte de réseau social apparemment géré par ou au nom du Dr Jumbe semble indiquer que son département a signé un protocole d'accord sur la coopération en matière de partenariat bleu avec le vice-ministre chinois des ressources naturelles, Sun Shuxien, affirmant que ce protocole renforcera le mécanisme de coopération en matière d'économie bleue entre les deux pays¹⁸⁹. À Maurice, le directeur de la politique commerciale a souligné que la coopération sur l'économie bleue, un domaine prioritaire de l'ALE entre Maurice et la Chine, contribuerait à créer « le bon système économique » et à « libérer le potentiel de développement »¹⁹⁰.

Bien que l'implication de la Chine dans les infrastructures maritimes et halieutiques de la région semble appelée à se développer, celle-ci est déjà importante, en commençant par les ports. Par exemple, la China Communication Construction Company a dirigé la construction du port de Lamu au Kenya, dans le cadre du corridor de transport Lamu Port – Sud-Soudan – Éthiopie. Actuellement, le port est opérationnel et la construction de 3 des 23 postes d'amarrage prévus a été achevée pour un coût estimé à 367 millions de dollars US¹⁹¹. Le projet suscite de graves préoccupations environnementales, liées à la fois à sa construction et aux incidences connexes de l'urbanisation¹⁹². WWF a estimé que « plus de 150 000 hectares d'habitats intacts (principalement des mangroves, des forêts, des récifs coralliens et des herbiers marins) pourraient être perdus » à proximité du port en raison de sa construction¹⁹³. Les pêcheurs de la région de Lamu se sont déjà plaints d'une réduction de leurs prises, qu'ils estiment directement liée à la construction et à la présence du port¹⁹⁴.

Au Mozambique, des projets de construction et de restauration menés ou financés par la Chine sont achevés ou en cours dans les ports de Beira¹⁹⁵, Nacala¹⁹⁶, Maputo¹⁹⁷, et Chongoene¹⁹⁸. En parallèle, des discussions ont eu lieu et une promesse de financement a été faite pour un port en eau profonde à Techobanine, dans le cadre d'un système ferroviaire entre le Botswana et le Zimbabwe¹⁹⁹. Après que le port de pêche de Beira, l'un des plus importants du pays, a été gravement endommagé par un cyclone au début des années 2000, un accord d'une valeur de 120 millions de dollars US a été conclu en 2014 avec la Chine pour sa reconstruction et son expansion²⁰⁰. La rénovation, réalisée par China Harbour Engineering Company Ltd, a été achevée en 2019²⁰¹. En octobre 2023, un groupe d'investisseurs chinois a manifesté son intérêt pour une nouvelle extension de capacité, y compris la construction de deux nouveaux terminaux²⁰². Cette nouvelle a été publiée en même temps que l'intention du gouvernement mozambicain d'investir 290 millions de dollars US dans le port au cours des



Port de Beira, Mozambique



Site de débarquement de poisson à Zanzibar

15 prochaines années, sans préciser si ce plan sera ou non financé par des fonds chinois²⁰³. Les habitants s'inquiètent du fait que les prêts chinois pour ces grands projets entraînent des coûts plus larges, notamment l'octroi de licences de pêche à des navires chinois qui ne sont pas déclarés sur les listes de licences publiées^{204,205}. Les navires chinois auraient également pêché pendant en dehors des saisons de pêche autorisées et utilisé du matériel de pêche illégal avec la complicité des élites politiques locales²⁰⁶.

Les investissements portuaires proposés dans la région n'ont pas tous été menés à terme. À Maurice, un projet de port de pêche près de Port-Louis, accordé en 2015 à un promoteur chinois et financé par la China Development Bank, a été abandonné²⁰⁷. De même, un accord conclu en 2013 pour la construction d'un port à Bagamoyo, en Tanzanie, par la société chinoise Chinese Merchants Holdings International, ne s'est toujours pas concrétisé. Ce projet ambitieux, évalué à 10 milliards de dollars US, vise à transformer le pays en un centre majeur de transport maritime et de logistique grâce à la construction du port et de la zone économique spéciale qui lui est associée²⁰⁸. Le report du projet était dû à des conditions contractuelles jugées abusives, notamment la demande qu'aucun autre port ne soit construit en Tanzanie, de Tanga au nord à Mtwara au sud²⁰⁹. Toutefois, le président Suluha Hassan a annoncé son intention de relancer le projet²¹⁰, bien que les suites restent incertaines.

La Chine a également investi dans les infrastructures de pêche dans un certain nombre de pays du SOOI. À Madagascar, par exemple, il y aurait au moins deux entrepôts frigorifiques liés à la société chinoise Somapêche²¹¹. Au Mozambique, les réseaux locaux suggèrent que la société chinoise Stonechen Commercial, opérant sous le nom de Produtos de Pesca de Moma, était sur le point d'achever la construction d'une installation de

transformation dans la province de Nampula. L'installation traiterait principalement des espèces destinées à l'exportation, notamment des crevettes, des homards et des crabes, et recevrait des produits provenant de navires industriels et semi-industriels²¹². Une autre usine qui appartiendrait à des propriétaires chinois, Yinuo, Lda, est basée dans la ville d'Angoche et traite entre 10 et 20 tonnes de poisson par semaine au plus fort de sa production²¹³. Il a été suggéré que Yinuo était associé à la pêche INN, y compris la pêche au-delà et en dehors des quotas alloués²¹⁴. Au Kenya, Jinzai Food Group Company Ltd a créé en 2023 une usine de transformation de poisson dans la ville côtière de Shimoni, opérant sous le nom local de Huawen Food (Kenya) Limited et se concentrant sur la transformation des anchois²¹⁵. Le poisson transformé serait expédié en Chine et utilisé pour la fabrication d'en-cas aromatisés au poisson, à base d'anchois fournis par les pêcheurs locaux de la région^{216,217}.

Enfin, les ressortissants et les entreprises chinoises établies dans les pays du SOOI jouent un rôle important dans le développement et le contrôle du commerce bilatéral avec la Chine. Par exemple, à Madagascar, où 70 % des exportations de crabes du pays sont destinées à la Chine²¹⁸, le secteur de l'exportation de crabes est principalement contrôlé par un petit nombre d'acteurs chinois, qui ont réussi à obtenir un accès exclusif aux licences d'exportation dans des conditions opaques (les autorités gouvernementales ont reçu une offre de paiement de 4 millions de dollars US en échange de l'octroi de licences d'exportation à certains opérateurs désignés et de l'exclusion des concurrents²¹⁹)²²⁰, et qui profitent de leur monopole en imposant aux pêcheurs un bas prix d'achat²²¹. Loin du récit d'un « avenir partagé » promu par la Chine, cette dynamique d'extraction des ressources exclut les communautés locales des bénéfices de l'économie bleue.

6. Pêche INN et violations des droits humains par la flotte chinoise de pêche lointaine dans le SOOI

La section précédente a décrit les éléments matériels et de discours de l'ICR, ses liens avec la présence de la flotte chinoise de pêche lointaine dans le SOOI, et la façon dont elle rend cette présence possible. Bien qu'elle soit formulée en termes de développement durable gagnant-gagnant et de bénéfices collectifs de l'économie bleue, les réalités à bord de nombreux navires dans les eaux territoriales chinoises sont en contradiction directe avec ces objectifs déclarés, ainsi qu'avec l'apparente approche de « tolérance zéro » de la Chine à l'égard de la pêche INN²²². De nombreuses études ont associé la flotte à des illégalités généralisées et systématiques à l'échelle mondiale, mettant en péril les écosystèmes marins et les communautés qui en dépendent, et infligeant de graves sévices aux marins-pêcheurs à bord.

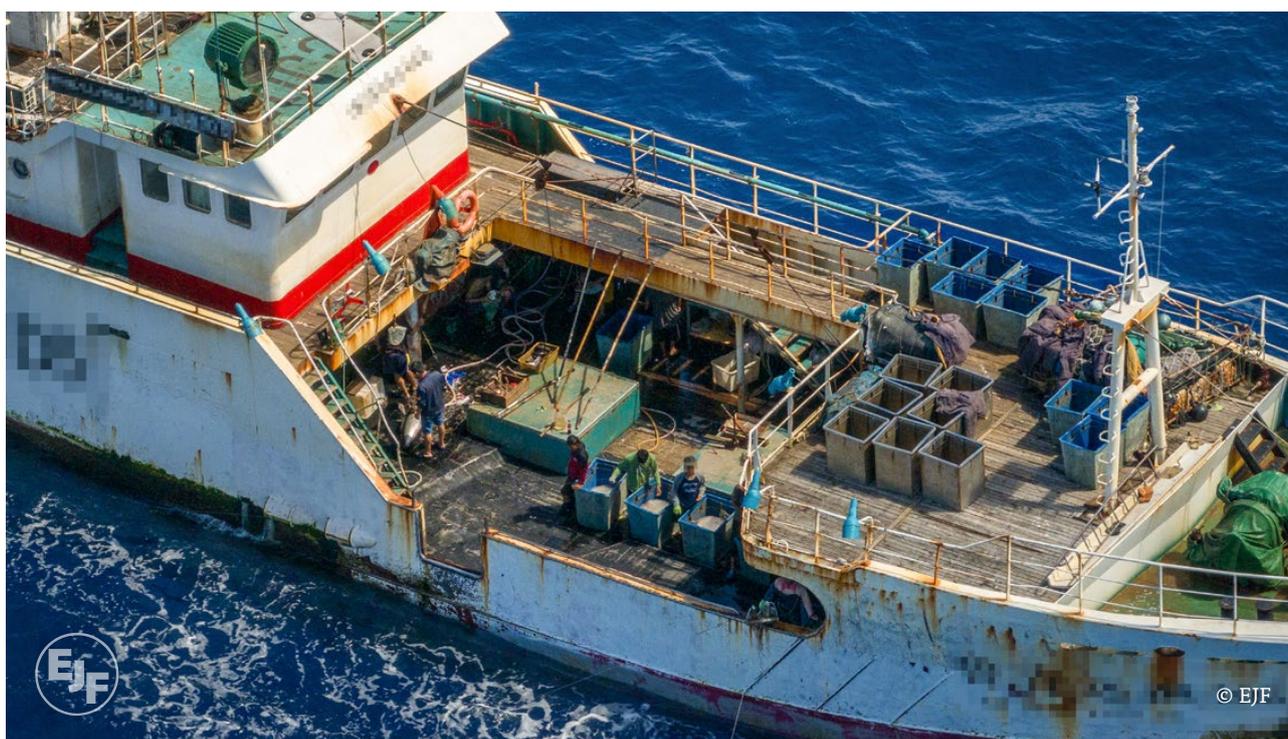
Dans cette étude, 86 cas uniques (concernant 177 infractions) de pêche INN ou d'atteintes aux droits humains ont été identifiés comme s'étant produits dans la région SOOI entre 2017 et 2023. Parmi les navires pour lesquels le type d'engin a pu être déterminé, 53 cas (65,4 %) se sont produits à bord de palangriers, 18 cas (22,5 %) à bord de chalutiers et 10 cas (12,3 %) à bord de senneurs. Dans la moitié des cas, il s'agissait de navires détenus ou contrôlés par des entreprises d'État chinoises ou des entreprises dans lesquelles le gouvernement chinois détient une participation partielle.

La section suivante donne un aperçu des conclusions relatives à la pêche INN et aux violations des droits humains, à la fois par le biais d'études de cas basées sur des entretiens avec les équipages, et par un résumé du nombre et de la nature des infractions constatées qui ont été associées aux flottes thonière et non thonière. Les études de cas portent sur les thoniers actifs principalement en haute mer et dans les eaux de la Tanzanie, et sur les navires non thoniers qui opèrent dans les eaux côtières du Mozambique, un pays qui a fait l'objet d'investissements onshore et maritimes importants de la part de la Chine ces dernières années.

6.1 Étude de cas : Expérience des équipages à bord des palangriers chinois dans le SOOI

Des entretiens semi-structurés ont été menés avec 44 marins-pêcheurs qui ont travaillé sur 27 palangriers thoniers chinois, dont 24 auraient été présents dans le SOOI en 2023, d'après les signaux AIS. Les membres d'équipage étaient originaires d'Indonésie (28 personnes) et des Philippines (16 personnes) et avaient collectivement travaillé sur les navires entre juillet 2017 et août 2023 pour des durées variables. L'ensemble de ces 27 navires étaient apparemment en activité dans et aux alentours de la zone cible du SOOI à la période pendant laquelle le membre d'équipage interrogé a déclaré être à bord.

Chacune des 44 personnes interrogées aurait été témoin ou victime d'une forme ou d'une autre de pêche INN et/ou de violation des droits humains ou du travail à bord. Le **tableau 3** résume les résultats de ces entretiens, avec des informations détaillées basées sur l'expérience des équipages, classées en fonction de l'infraction présumée.



L'équipage à bord d'un palangrier chinois, dans le SOOI

Tableau 3 – Résumé des infractions de pêche INN alléguées constatées par l'équipage à bord des thoniers chinois dans le SOOI entre 2017 et 2023

Pêche INN / droits humains	Infraction de pêche INN / violation des droits humains alléguée	Nombre de membres d'équipage	Pourcentage de l'ensemble de l'équipage interrogé (n = 44)
INN	Prélèvement d'ailerons de requins	35	79,5 %
	Capture et/ou blessure délibérée de mégafaune marine vulnérable	26	59,1 %
Violations des droits humains	Violence physique	24	54,5 %
	Intimidation et menaces	31	70,5 %
	Rétention de documents d'identité	33	75,0 %
	Dol	41	93,2 %
	Conditions de travail et de vie abusives	44	100,0 %
	Heures supplémentaires excessives	42	95,5 %

Infractions liées à la pêche INN

Prélèvement d'ailerons de requins

Le prélèvement d'ailerons de requin est une pratique particulièrement cruelle, qui consiste à capturer délibérément ou par inadvertance des requins, à leur retirer leurs nageoires et souvent à les jeter par-dessus bord alors qu'ils sont encore vivants, les condamnant ainsi à une agonie prolongée. Le marché mondial lucratif des ailerons de requins, qui sont particulièrement appréciés dans la cuisine de l'Asie de l'Est et du Sud-Est mais proviennent de navires de pêche du monde entier, est reconnu comme un moteur direct de la surpêche et les requins dont les ailerons font l'objet d'un commerce international sont « menacés d'extinction de manière disproportionnée »²²³.

Le prélèvement d'ailerons de requins est explicitement interdit dans les zones d'activité des palangriers chinois dans le SOOI. La disposition 6 de la réglementation tanzanienne de 2021 sur la gestion et le développement de la pêche en haute mer stipule que « tout navire de pêche dans la ZEE [...] ne doit pas (a) se livrer à la pêche commerciale des requins ; (b) pratiquer le prélèvement des nageoires de requin au cours de la pêche », précisant que les opérateurs « doivent relâcher ou faire relâcher toute espèce de requin capturée dès que possible après que le requin a été amené le long du navire, et le faire de minimiser autant que possible les blessures infligées au requin »²²⁴. La résolution 17/05 de la CTOI interdit également le prélèvement d'ailerons de requins en imposant aux parties contractantes ou parties coopérantes non contractantes (CPCs) de prendre « les mesures nécessaires pour exiger que leurs pêcheurs utilisent pleinement la totalité de leurs captures de requins à l'exception des espèces interdites par la CTOI. La pleine utilisation est définie comme la rétention par le navire de pêche de la totalité des requins, exception faite de la tête, des viscères et de la peau, jusqu'au point de débarquement »²²⁵.



Un membre d'équipage pose avec un requin marteau à bord d'un palangrier chinois dans le SOOI



© EJF

Requin-baleine dans les eaux de Tanzanie

Le prélèvement d'ailerons de requins a été signalé par 35 des 44 (79,5 %) membres d'équipage interrogés. Sur les navires concernés, les ailerons de requins étaient systématiquement découpés et prélevés, et les corps des animaux étaient rejetés dans l'océan. Les requins sont régulièrement capturés : « ça a été fréquemment évoqué » ; « très souvent » ; « des centaines » ; « en une nuit, il y en a eu trente au minimum ». Un membre d'équipage a qualifié de « sadique » le procédé consistant à découper les ailerons



Un requin dont les nageoires sont retirées à bord d'un palangrier chinois dans le SOOI

avant de rejeter le requin dans l'océan pour qu'il y meure. Les nageoires sont cachées à bord des bateaux, souvent dans des compartiments spéciaux ou dans les congélateurs du capitaine ou du maître d'équipage : « Il [l'aileron] a été placé dans un congélateur séparé dans la chambre du capitaine » ; « C'était évident que nous l'avions caché, nous devions le garder caché ». Lorsque nous nous sommes rendus à l'île Maurice, il y a eu une inspection et nous avons dû très bien le cacher [...] parce que les requins sont des animaux protégés ». Le **tableau 4** présente un résumé des espèces de requins capturées par les équipages.

Deux personnes interrogées (qui avaient travaillé sur le même navire) ont indiqué que, lorsqu'elles opéraient dans la ZEE tanzanienne, des autorités sont montées à bord du navire pour l'inspecter. Voyant les autorités approcher sur son satellite, le capitaine a ordonné à l'équipage de se débarrasser discrètement des nageoires présentes à bord : « On les a jetées lentement, petit à petit, avant que la police ne s'approche du navire » ; « le maître d'équipage, le capitaine nous ont ordonné de le faire ». Environ 40 kilos d'ailerons auraient été jetés. Les mêmes personnes interrogées ont également décrit la dissimulation et l'élimination des lumières artificielles utilisées pour attirer les thons : « Après cela [jeter les ailerons de requin], ils ont caché les feux de ligne [...] ils ont dit que c'était interdit et non autorisé », « les feux étaient illégaux [...] certains ont été jetés, d'autres ont été recouverts ». Trois ou quatre paniers de lumières artificielles ont été signalés sur ce navire. Et ce, bien que leur utilisation soit manifestement illégale en droit tanzanien, conformément à la règle 14.1 des Deep Sea Fisheries Management and Development Regulations (2021)²²⁶, et interdite par la résolution 16/07 de la CTOI, qui stipule que les navires ont l'« interdiction d'utiliser, d'installer ou d'opérer des lumières artificielles de surface ou immergées dans le but d'agréger des thons et des espèces apparentées au-delà des eaux territoriales »²²⁷.

Tableau 4 – Résumé des espèces de requins identifiées par l'équipage dont les ailerons ont été prélevés à bord des navires

Nom de l'espèce	Statut sur la liste rouge de l'UICN ²²⁸	CITES ²²⁹	Interdiction par la CTOI
Requin bordé (<i>Carcharhinus limbatus</i>)	Vulnérable		
Requin longimane (<i>Carcharhinus longimanus</i>)	En danger critique	Annexe II	Oui – Résolution 13/06 ²³⁰
Requin mako (<i>Isurus oxyrinchus</i>)	En danger	Annexe II	
Requin soyeux (<i>Carcharhinus falciformis</i>)	Vulnérable	Annexe II	
Requin-tigre (<i>Galeocerdo cuvier</i>)	Quasi menacé		
Requin bleu (<i>Prionace glauca</i>)	Quasi menacé		
Grand requin-marteau (<i>Sphyrna mokarran</i>)	En danger critique	Annexe II	
Requin-marteau halicorne (<i>Sphyrna lewini</i>)	En danger critique	Annexe II	
Requin-renard pélagique (<i>Alopias pelagicus</i>)	En danger	Annexe II	Oui – Résolution 12/09 ²³¹

Capture et/ou blessure délibérée de mégafaune marine vulnérable

La capture accidentelle d'espèces non ciblées est une externalité inévitable du secteur de la pêche, qui varie en fonction du lieu et des types d'engins utilisés par les navires. Dans de nombreux cas, les navires de pêche prennent au piège des organismes marins de grande taille et à longue durée de vie, tels que les cétacés, les tortues de mer, les dauphins et les requins, qui se caractérisent généralement par des taux de croissance et de fécondité faibles et une maturité tardive, ce qui entrave leur potentiel de rétablissement et les rend extrêmement vulnérables aux réductions de population causées par l'homme, en particulier lorsque la population est de taille limitée et qu'elle est déjà en déclin²³². Les effets de la mortalité par capture sur le potentiel de reconstitution de la population varient en fonction de l'âge des individus tués : si la mise à mort d'adultes ayant une valeur reproductive élevée est généralement considérée comme la plus dommageable²³³, si trop de juvéniles sont capturés, la probabilité d'atteindre l'âge de la reproduction diminue et la capacité de l'espèce à se reconstituer peut être gravement compromise²³⁴.

Si les captures sont souvent accidentelles, de nombreuses espèces sont tuées et/ou transformées délibérément. Comme indiqué ci-dessus, le commerce des ailerons de requin et de la viande de requin en général peut être lucratif; cependant, il a été démontré dans le cadre de cette recherche et ailleurs que les animaux, ou des parties de

leur corps, sont souvent gardés comme souvenirs, utilisés comme appâts, consommés à bord ou simplement tués par pur loisir²³⁵.

La capture d'une série d'espèces, dont des faux épaulard, des dauphins, des tortues et des raies manta, a été signalée par 26 des 44 membres d'équipage interrogés (59,1 %). La capture et la mise à mort de raies manta ont été signalées sur plusieurs navires : « nous l'abattions, nous enlevons les intestins et nous les mettons au congélateur », « la raie manta [...] a été découpée. Elle a été relâchée [rejetée dans la mer] [...] il est probable qu'elle meure et qu'elle souffre », ainsi que les tortues : « nous en avons fréquemment. On les cuisine et on les prépare parce que le capitaine et le maître d'équipage aiment ça ». La capture et le conditionnement délibéré à bord de raies sont en contravention directe avec les règlements de la CTOI, qui interdisent « à tous les navires de conserver à bord, de transborder, de débarquer, de stocker des parties ou la totalité de la carcasse des Mobulidae capturées dans la zone de la compétence de la CTOI » et enjoignent à tous les navires de pêche commerciale de « libèr[er] sans délai, vivantes et indemnes, dans la mesure du possible, les Mobulidae dès qu'elles sont visibles dans le filet, sur l'hameçon ou sur le pont, [...] d'une manière qui fera le moins de dégâts aux spécimens capturés »²³⁶. De même pour les tortues, la résolution 12/04 de la CTOI stipule que « les CPC exigeront des équipages [...] qu'ils amènent à bord dans les meilleurs délais, lorsque c'est possible, toute tortue marine capturée et inanimée ou inactive et fassent tout leur possible (y compris la ranimer) pour la remettre à l'eau vivante »²³⁷.



Un membre d'équipage pose avec une raie à bord d'un palangrier chinois dans le SOOI

La réglementation de la CTOI concernant la capture et la remise en liberté des cétacés par les palangriers est limitée, exigeant simplement que toute interaction soit enregistrée par le capitaine. Toutefois, l'Accord des Nations unies sur les stocks de poissons, dont la Chine est signataire, stipule à l'article 5, lettre f), que les États doivent « rédui[re] au minimum [...] les captures d'espèces de poissons et autres non visées [...], en particulier les espèces menacées d'extinction »²³⁸. Ces dernières années, la Chine a introduit de nouvelles réglementations sur la conservation de la mégafaune marine. En général, les navires de la flotte de pêche lointaine sont censés remettre à l'eau les prises accessoires de mammifères marins de manière appropriée, et un registre détaillé des prises accessoires et des remises à la mer doit être tenu. De plus, la détention, le transbordement et la consommation des animaux à bord sont interdits²³⁹.

La capture et la mise à mort de cétacés, en particulier de faux épaulards et de dauphins, auraient été ordonnées par les capitaines, souvent pour prélever les dents de l'animal : « Pour les faux épaulard, seules les dents sont prélevées – la tête est coupée » ; « nous avons obtenu un faux épaulard. Son cerveau et son cœur ont été prélevés, le corps a été jeté. Les dents ont été prises pour le capitaine » ; « les dents étaient pour le capitaine et tous les Chinois » ; « nous avons pris les dents parce qu'elles étaient belles. Nous avons beaucoup de mâchoires de différents poissons, y compris des dauphins et des requins, et nous en avons fait des jouets ».

Un membre d'équipage a décrit ses remords d'avoir tué des dauphins à bord : « Au lieu de les tuer sur-le-champ, on les a torturés. Ils ont été coupés [...] puis relâchés », « au début, ils voulaient prendre les dents pour en faire des colliers, des boucles d'oreilles. Mais ils ne sont pas morts. Ils ont donc été jetés comme ça, malgré leur blessure. Je me suis senti désolé ». Le même membre d'équipage a déclaré avoir capturé environ

dix dauphins par mois, cinq faux épaulards et dix tortues au cours de son séjour à bord. Une autre personne interrogée a décrit comment le capitaine, « agacé » par les dauphins, a utilisé un pistolet appartenant à un garde pakistanais : « il les a tous abattus ». Le capitaine vendait les dents de dauphin et de faux épaulards à des navires partenaires ou les échangeait contre de l'alcool : « Le capitaine a échangé de fausses dents d'orques contre de l'alcool provenant d'autres navires [...] il a donné la priorité aux boissons. Des boissons comme du whisky ».



Un membre d'équipage pose avec une tête de dauphin à bord d'un palangrier chinois dans le SOOI

Violations des droits humains

Les violations des droits humains décrites dans cette section correspondent aux indicateurs de travail forcé de l'Organisation internationale du travail (« OIT ») (voir **tableau 5**)²⁴⁰. Ces indicateurs sont basés sur la définition du travail forcé spécifiée dans la Convention (n° 29) de l'OIT sur le travail forcé de 1930 : « tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque et pour lequel ledit individu ne s'est pas offert de plein gré ». La présence d'un seul indicateur peut, dans certaines circonstances, impliquer l'existence d'un travail forcé. L'OIT a souligné que les marins-pêcheurs constituaient un groupe particulièrement vulnérable au travail forcé, en raison du recours à des travailleurs migrants relativement bon marché, du manque de formation et de compétences linguistiques, du défaut d'application des normes de sécurité et de travail, ainsi que de l'éloignement des navires de pêche²⁴¹.

Tableau 5 – Indicateurs pertinents de l'OIT sur le travail forcé

Indicateur	Définition
Dol	Le fait de ne pas fournir ce qui a été promis au travailleur, que ce soit verbalement ou par écrit.
Violence physique et sexuelle	La violence peut consister à forcer les travailleurs à consommer des drogues ou de l'alcool afin de mieux les contrôler. La violence peut également être utilisée pour contraindre un travailleur à effectuer des tâches qui ne faisaient pas partie de l'accord initial. La violence n'est en aucun cas une mesure disciplinaire acceptable.
Intimidation et menaces	Les menaces les plus courantes à l'encontre des travailleurs incluent la dénonciation aux services de l'immigration, la perte de salaire ou d'accès au logement ou à la terre, le licenciement de membres de la famille, la détérioration des conditions de travail ou le retrait de « privilèges » tels que le droit de quitter le lieu de travail.
Rétention des documents d'identité	La rétention par l'employeur de documents d'identité ou d'autres biens personnels de valeur constitue un élément de travail forcé si les travailleurs ne peuvent pas accéder à ces documents sur demande et s'ils ont le sentiment qu'ils ne peuvent pas quitter leur emploi sans risquer de les perdre.
Retenue sur salaire	Lorsque tout ou partie du salaire est systématiquement et délibérément retenu pour contraindre le travailleur à rester et le priver de la possibilité de changer d'employeur, il s'agit d'un indicateur de travail forcé.
La servitude pour dettes	Les travailleurs forcés travaillent souvent pour tenter de rembourser une dette contractée ou parfois même héritée. La dette peut résulter d'avances sur salaire ou de prêts destinés à couvrir les frais de recrutement ou de transport, les dépenses de la vie quotidienne ou les dépenses d'urgence, telles que les frais médicaux.
Conditions de travail et de vie abusives	Le travail peut être effectué dans des conditions dégradantes (humiliantes ou sales) ou dangereuses (difficiles ou dangereuses sans équipement de protection adéquat), et en violation grave du droit du travail. Les travailleurs forcés peuvent également être soumis à des conditions de vie inférieures aux normes, être contraints de vivre dans des conditions surpeuplées et insalubres, sans aucune intimité.
Horaires de travail excessifs	Les travailleurs forcés peuvent être obligés de travailler un nombre excessif d'heures ou de jours au-delà des limites prescrites par la législation nationale ou les conventions collectives. Ils peuvent se voir refuser des pauses et des jours de congé, devoir prendre en charge les équipes et les heures de travail de collègues absents, ou devoir se rendre disponibles 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Un membre d'équipage indonésien témoigne de son expérience à bord d'un thonier chinois

Violence physique

Les cadres réglementaires qui régissent les activités de pêche ne font souvent que peu ou pas du tout référence aux violations des droits humains et du travail qui gangrènent le secteur. Les normes de références en matière de traitement approprié sur le lieu de travail sont établies par les conventions pertinentes de l'OIT, telles que la Convention concernant le travail dans le secteur de la pêche (C188)²⁴² et la Convention concernant l'élimination de la violence et du harcèlement dans le monde du travail (C190)²⁴³ – qui toutes deux n'ont notamment pas été ratifiées par la Chine.

La norme C190 de l'OIT reconnaît que « la violence et le harcèlement dans le monde du travail peuvent constituer une violation des droits humains ou une atteinte à ces droits » et sont « incompatibles avec le travail décent ». La Convention définit la violence et le harcèlement comme « un ensemble de comportements et de pratiques inacceptables, ou de menaces de tels comportements et pratiques, qu'ils se produisent à une seule occasion ou de manière répétée, qui ont pour but de causer, causent ou sont susceptibles de causer un dommage d'ordre physique, psychologique, sexuel ou économique ».

La violence physique est courante sur les navires, 24 des 44 (54,5 %) membres d'équipage interrogés attestant de cette pratique à bord. Les abus physiques signalés comprennent des coups, coups de pied, coups de poing, ainsi que l'utilisation de couteaux et d'outils de travail en métal. Les abus sont souvent graves : « Il m'a frappé avec force », « c'était vraiment dur et ça faisait mal », « bien sûr que c'était dur », et fréquents : « Il nous frappait souvent », « quatre fois par semaine », « il nous frappait chaque fois que nous faisons des erreurs ». Certains témoignages font état d'abus d'une particulière gravité : « il [le maître d'équipage] a donné des coups de poing et des coups de pied à son neveu,

et le maître d'équipage a jeté ses affaires parce qu'il s'était endormi de fatigue [...] son neveu est rentré à la maison sans rien, alors nous lui avons donné nos vêtements » ; « l'adjoint du contremaître a pris un couteau [...] il a lacéré l'équipage d'Indonésie qui prenait une douche » et « le contremaître nous a réveillés en nous frappant, sans utiliser d'alarmes. Ça fait mal. Ils ne nous ont pas donné de petit-déjeuner, mais nous ont dit de commencer à travailler immédiatement ».

Intimidation et menaces

L'intimidation et les menaces, souvent sous forme de violence verbale, ont été signalées par 31 des 44 personnes interrogées (70,5 %) et sont souvent venues s'ajouter à la violence physique : « il m'a crié dessus tout en me frappant ». Les témoignages recueillis dans l'ensemble de la flotte font état de capitaines et de maîtres d'équipages qui se mettent fréquemment en colère, menacent et agressent verbalement les membres d'équipage. Le « capitaine crie souvent », « le capitaine est toujours en train de crier, de se mettre en colère, de harceler et d'utiliser des gros mots », et de « piquer des crises » et « jurer », et il était « cruel ». Les membres d'équipage chinois criaient ou juraient, en particulier à l'encontre des nouveaux marins-pêcheurs inexpérimentés, ainsi que lorsque de petites erreurs étaient commises, ou lorsque quelqu'un était blessé ou fatigué. Selon les indicateurs de l'OIT, « le fait d'insulter et d'humilier constamment les travailleurs constitue également une forme de coercition psychologique, destinée à accroître leur sentiment de vulnérabilité »²⁴⁴.

Des menaces de la part du capitaine et des maîtres d'équipage ont également souvent été signalées sur l'ensemble des flottes. Des menaces de violence physique, ainsi que de pertes de salaire, de nourriture et de logement ont été décrites, souvent en rapport avec la perte de l'argent de la garantie, comme nous le verrons plus loin.



© EJF

Rétention de documents d'identité

Les documents d'identité de 33 des 44 personnes interrogées (75 %) ont été retenus par le capitaine, l'équipage principal ou les agences de recrutement. Les documents retenus sont non seulement des passeports, mais aussi des actes de naissance, des certificats de formation de base à la sécurité, des livrets de famille et des livrets de marin. Certains membres de l'équipage ont déclaré que ces documents ont été retenus pour les empêcher de s'enfuir : « Ils l'ont gardé parce que certains membres de l'équipage, parfois réticents, avaient l'intention de sauter du bateau ». Dans la majorité des cas, les documents devaient être des documents originaux. Un certain nombre de personnes interrogées n'ont reçu l'intégralité des documents remis que plusieurs mois après leur retour dans leur pays.

Dol

41 des 44 (93,2 %) membres d'équipage interrogés ont déclaré avoir été trompés, notamment en ce qui concerne les salaires et les paiements qu'ils ont reçus par rapport à ceux prévus dans leur contrat. La grande majorité des personnes interrogées ont déclaré que les salaires étaient retardés, déduits ou, dans le pire des cas, jamais payés. De nombreux membres d'équipage ont expliqué que leur salaire était différent de celui indiqué dans le contrat, passant par exemple de 450 dollars US par mois à 350 dollars US²⁴⁵. Une personne interrogée a déclaré que « l'agence nous a trompés » parce que l'équipage a été forcé de signer un nouveau contrat avec un salaire inférieur après avoir déjà embarqué : « nous avons signé parce que nous n'avions pas le choix ». Une autre personne, à qui l'on demandait si l'agence lui avait versé le bon montant, a répondu : « Non, elle ne l'a pas fait. L'agence ne m'a fait que de fausses promesses ».

Des déductions salariales ont également été signalées en raison de centaines, voire de milliers de dollars dus à titre de garantie. Les membres d'équipage étaient recrutés en échange d'un prêt et devaient rembourser les frais de transport et les dépenses quotidiennes, y compris les frais médicaux. Les marins-pêcheurs voient leurs salaires lourdement déduits chaque mois, parfois pendant des années, pour rembourser cette dette. De ce fait, la majorité des pêcheurs ont reçu des salaires inférieurs à ceux prévus dans leur contrat. Si les membres d'équipage ne terminaient pas leur contrat, même si cela était involontaire, ils ne se voyaient pas rembourser l'argent de la garantie. L'une des personnes interrogées s'est vu confisquer son dépôt de garantie, et imputer sept mois de déductions salariales, ce qui lui a laissé l'équivalent de 38,27 dollars US pour neuf mois de travail. Plusieurs personnes interrogées ont déclaré s'être senties humiliées par les retenues sur leur salaire : « J'ai eu l'impression d'être un mendiant lorsque je suis rentré chez moi, car je n'avais pas du tout d'argent ».

Dans de nombreux cas, les indemnités de bord n'ont pas été versées et l'argent qui devait être versé aux familles a été retenu pendant des mois, voire des années. Plusieurs personnes interrogées ont été informées qu'elles ne pouvaient pas recevoir leur allocation de bord mensuelle de 50 dollars US tant que le bateau n'avait pas accosté, ce qui n'arrivait que rarement, voire jamais, notamment dans le cadre des confinements de la covid-19 : « Si nous accostons, ils nous le donneront, mais nous ne l'avons pas utilisé puisque nous n'avons jamais accosté ». Les salaires qui devaient être versés aux membres de la famille tous les deux mois ont été retardés ou retenus pendant de nombreux mois, voire des années. Une personne interrogée a décrit comment, après que le salaire n'a pas été envoyé à sa femme à la maison, celle-ci s'étant trouvée dans l'incapacité d'emprunter a dû quitter sa ville natale et laisser leur enfant de cinq ans afin de trouver du travail.

Dans le pire des cas, plusieurs personnes interrogées ont déclaré n'avoir jamais été payées, parfois au motif que les déductions de leur dette étaient supérieures à leur salaire ;

et n'avoir découvert les écarts de salaire que des mois ou des années plus tard, lorsqu'elles ont pu contacter leurs proches. Un membre d'équipage a raconté qu'après avoir été dans l'impossibilité de contacter sa famille pendant 10 mois, lorsque le navire a finalement accosté, lui et ses amis ont appris que le salaire n'avait pas été versé du tout : « Ils ont travaillé dur, ils étaient épuisés, mais ils n'ont pas été payés ». Un autre a raconté que « l'argent était censé être transféré sur le compte de mes parents, mais ils n'ont jamais rien reçu, et les 50 dollars du salaire de la pension n'ont jamais été versés non plus ». Une autre personne interrogée a déclaré que 3 253,21 dollars US n'avaient toujours pas été payés parce que « l'entreprise avait de nombreuses dettes [...] mon salaire et celui d'autres personnes ont été utilisés pour payer les dettes ».

Cinq personnes interrogées ont également affirmé avoir travaillé sur un navire différent de celui mentionné dans leur contrat, ce qui constitue un indicateur clair de dol. L'un d'entre eux s'est vu expliquer, en chinois, qu'il devait travailler sur un autre navire « au début », mais a continué à travailler sur ce navire pendant les deux années prévues par son contrat. Un autre pensait qu'il devait travailler sur un navire taïwanais, raison pour laquelle il avait signé le contrat, mais il a fini par travailler sur un navire battant pavillon chinois : « Je regrette de travailler sur ce navire [...] Je regrette d'avoir rejoint l'entreprise ».

Conditions de travail et de vie abusives et horaires de travail excessifs

De mauvaises conditions de travail et de vie ont été constatées à bord de tous les navires, les personnes interrogées ayant toutes fait état d'au moins une infraction à bord de leurs navires respectifs. Des conditions difficiles ont été décrites dans l'ensemble des flottes : « c'était inhumain » ; « c'est considéré comme de l'esclavage » ; « j'ai eu l'impression d'être traité comme un esclave [...] ce n'était pas conforme à ce qui avait été promis ».

Des horaires de travail excessifs ont été signalés dans tous les entretiens. Aux termes de la Convention C188 de l'OIT, les heures de repos minimales pour les navires de pêche sont de 10 heures par période de 24 heures ; or 42 des 44 personnes interrogées (95,5 %) ont déclaré avoir travaillé au-delà de cette durée. Comme pour les écarts salariaux, des éléments indicatifs de recrutement trompeur peuvent être observés dans les conditions de travail vécues par les marins à bord des navires. Les heures et les conditions de travail différaient souvent de celles décrites dans le contrat. Ainsi, une personne interrogée a déclaré que sa journée de travail était de huit heures, mais qu'elle devait travailler entre 18 et 22 heures en moyenne, avec trois heures pour dormir, manger et se laver.

Les membres d'équipage ont souvent évoqué les horaires de travail extrêmes : « il [le travail] durait environ 20 à 22 heures par jour » ; « notre travail a duré 23 heures. Nous n'avions pas dormi et nous étions fatigués. Après avoir mangé, nous nous mettions immédiatement au travail » ; « pendant la haute saison, nous pouvions travailler pendant 30 heures ». Ils ont

également indiqué qu'ils n'avaient pas beaucoup de temps pour se reposer : « Nous ne dormions qu'une heure » ; « nous n'avions qu'une ou deux heures de repos » ; « une fois, le capitaine m'a maudit à cause du travail ; j'ai travaillé 24 heures et il m'a maudit ». Plusieurs membres d'équipage ont évoqué le manque constant de repos de qualité et le contrôle psychologique exercé par les supérieurs à bord : « Si nous donnons seulement l'impression de nous reposer, ils nous donneront quelque chose à faire, comme réparer les filets, parce qu'ils ne veulent pas que vous vous reposiez » ; « le travail ne nous laissait aucun répit ! Pendant mes 22 mois de présence à bord, je n'ai pu me reposer normalement – sans faire de travail – que deux fois [...] parce que le temps était mauvais ». Les lieux de repos et de sommeil ont également été jugés inadéquats. Une personne interrogée a déclaré : « Je n'ai pas eu d'endroit où dormir. J'ai dormi dans le passage où les gens allaient et venaient ».

Les membres d'équipage ont affirmé que les personnes étaient souvent maintenues à bord malgré leurs demandes de rentrer chez elles, et qu'elles restaient parfois des années sans rentrer au port, ce qui restreignait totalement les mouvements des membres d'équipage et exacerbait leur isolement. Dans un cas, il a été allégué que le refus du capitaine de rentrer au port aurait été en partie responsable du suicide d'un membre de l'équipage. Une personne se trouvait sur un navire qui n'a pas touché terre pendant deux ans, malgré de multiples demandes de retour au pays ; et d'autres auraient été menacées de sanctions : « Ils ont été menacés. S'ils rentraient chez eux, ils étaient menacés d'une amende de 5 000 dollars ». Des travailleurs nord-coréens auraient également travaillé sur quatre des navires, et il semblerait qu'ils y travaillent pour une durée indéterminée : « Six Coréens [du Nord] n'ont pas été autorisés à rentrer chez eux, même s'ils avaient terminé leur contrat de quatre ans. Ils se déplaçaient simplement d'un navire à l'autre ». Les navires n'étaient pas équipés de Wi-Fi, ou l'équipage supérieur ne permettait pas aux marins-pêcheurs d'y accéder, de sorte qu'ils ne pouvaient pas contacter leurs proches pendant toute la durée de leur séjour à bord. Une personne interrogée a déclaré que, si elle était autorisée à appeler chez elle, elle devait payer 5 dollars par minute. Les documents personnels de 33 personnes interrogées ont été retenus, ce qui a contribué à isoler davantage l'équipage et à limiter sa capacité à se déplacer lorsqu'il se trouvait à terre. L'isolement et la restriction de mouvement sont tous deux reconnus par l'OIT comme des indicateurs de travail forcé.

La Convention C188 de l'OIT dispose que « l'avitaillement doit être suffisante compte tenu du nombre de pêcheurs à bord ainsi que de la durée et de la nature du voyage. Il doit être en outre d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité, d'une quantité et d'une variété satisfaisantes ». Il semble que ce ne soit pas le cas à bord de la majorité des navires sur lesquels les marins-pêcheurs interrogés étaient en poste. La nourriture et l'eau étaient jugées insuffisantes, et il y avait généralement une différence notable entre ce que l'équipage chinois mangeait et buvait par rapport à ce qui était donné aux autres membres d'équipage. L'eau est, dans la majorité des cas, de l'eau de mer distillée de mauvaise qualité,

souvent d'une teinte jaunâtre et avec un goût de rouille, tandis que le capitaine et l'équipage principal ont accès à de l'eau minérale en bouteille. La nourriture était mauvaise et souvent périmée. Une personne interrogée a raconté avoir dû se contenter pendant une semaine d'un poulet entier infesté de cafards. Un autre a déclaré que l'équipage principal « nous a fait manger comme des porcs ». Les besoins de consommation de base qui auraient dû être couverts ont été laissés à la charge de l'équipage. Les salaires étaient retenus pour la nourriture et les boissons de base à bord, y compris l'eau, le café et les nouilles séchées (la Convention C188 de l'OIT souligne que la nourriture et les boissons devraient être fournies par le propriétaire du navire de pêche sans frais pour les pêcheurs). L'une des personnes interrogées a expliqué que son salaire était déduit de 5 dollars chaque fois qu'elle prenait plus de 15 minutes pour manger.

D'autres conditions à bord ont également été signalées comme étant extrêmement dures. Les membres d'équipage devaient souvent partager des toilettes avec tous ceux qui travaillaient à bord, tandis que le capitaine avait ses propres toilettes. Une personne interrogée a déclaré que « nous devons donner des tickets [numérotés] pour déféquer », et une autre a indiqué que les toilettes étaient en panne pendant toute la durée du voyage, et que l'équipage devait donc déféquer par-dessus bord. Ceci est incompatible avec les normes énoncées dans la Convention C188 de l'OIT, qui imposent sur les navires de plus de 24 mètres « au moins une toilette pour huit personnes ou moins, si [l'autorité compétente] s'est assurée que cela est raisonnable et ne causera pas d'inconfort aux pêcheurs ». Un autre marin-pêcheur a déclaré qu'il n'y avait pas de douche à bord et qu'ils devaient se baigner dans l'eau de mer tout au long de leur contrat de deux ans.

De nombreuses personnes interrogées ont également évoqué des conditions de travail dangereuses à bord des navires, lesquelles peuvent être considérées comme des conditions de travail abusives au regard des indicateurs de l'OIT. Les gants, les bottes et les équipements de protection – lorsqu'ils étaient fournis – étaient souvent vieux et déchirés, et il n'était pas possible d'en trouver de nouveaux. Beaucoup de marins-pêcheurs ont souffert de desquamation due à l'absence d'équipement de sécurité, et l'une des personnes interrogées a déclaré qu'on lui avait interdit d'utiliser des vêtements de protection pendant les quatre premiers mois de son emploi.

Les médicaments étaient également très insuffisants, pour la plupart périmés, et étiquetés en chinois, une langue que les membres de l'équipage ne comprenaient souvent pas. Quelques personnes interrogées ont décrit des situations où elles ont été blessées ou malades : « Ils utilisent simplement de l'alcool comme anesthésie pour nettoyer et coudre la plaie [...] chaque piqûre d'aiguille, je l'ai sentie. On m'a donné des médicaments que je ne comprenais pas car c'étaient écrits en chinois » ; « nous n'avons pas d'autre choix [que de prendre des médicaments périmés] parce que nous n'avons pas de médicaments. Si vous avez une blessure, elle sera seulement nettoyée ; on ne vous donnera pas de médicaments, et le lendemain, elle ne sera pas propre ».

Des cas de maladie grave ont été signalés sur un certain nombre de navires. Les membres d'équipage ont apparemment souffert d'une série de maux tels que des hémorroïdes, des abcès et la desquamation, ainsi que de blessures dues à des chutes ou à des chocs avec des équipements. Ces incidents ont été traités par la colère ou l'humiliation plutôt que par des soins ou des médicaments : « au lieu d'être soigné, il a été réprimandé par le capitaine » ; « le maître d'équipage et le capitaine se moqués de moi, alors même qu'il y avait beaucoup de sang qui coulait. Ils m'ont dit que quand je mourrai, je recevrai beaucoup d'argent ». L'une des personnes interrogées a raconté que lorsque son collègue (qui s'était auparavant cassé la hanche) s'est plaint de devoir soulever des charges trop lourdes, il a été victime de violences physiques : « sa hanche fracturée le faisait à nouveau souffrir, and quand il s'est plaint, le maître d'équipage lui a donné un coup de poing et l'a frappé avec une chaussure. Mon collègue pleurait en travaillant ». Il a été rapporté que, sur un certain nombre de navires, les membres d'équipage étaient contraints de travailler même lorsqu'ils étaient souffrants : « Même si vous êtes malade, vous n'avez pas le choix, vous continuez à travailler » ; « ils nous ont forcés à travailler même si nous étions malades [...] ils se fichent que nous soyons malades parce que ce qui les intéresse vraiment, c'est l'argent » ; « un de nos collègues a été malade pendant près d'un mois, mais le capitaine ne l'a pas mis à quai ni transféré pour qu'il soit examiné, au lieu de cela, il a été forcé à travailler ». Les membres d'équipage ont été menacés de ne pas être nourris ou de ne pas être payés s'ils ne travaillaient pas.

Des décès ont été enregistrés à bord de quatre des navires, et des maladies ou des blessures graves ont été signalées sur un certain nombre de navires. Trois des décès signalés concernaient des membres d'équipage, et un autre un garde pakistanais qui se trouvait à bord du navire pour protéger l'équipage contre la menace de piraterie et de vol à main armée en mer.

Sur le premier navire, un membre de l'équipage s'est suicidé, selon l'avis de ses collègues. Il aurait eu des hallucinations et un comportement étrange dans les semaines précédant l'incident : « avant d'être malade, il m'a dit qu'il avait vu une belle femme dans la salle des machines [...] à l'époque, j'ai dit qu'il avait peut-être eu des hallucinations à cause de la fatigue ». Au cours des trois semaines qui ont précédé sa mort, « il parlait tout seul, il riait tout seul, il ne dormait jamais ». Ses collègues ont raconté qu'il s'isolait de plus en plus, mais qu'il continuait à travailler en dépit du manque de sommeil. Il a demandé à rentrer chez lui, « mais le capitaine ne l'a pas autorisé [...] il n'était pas permis de rentrer au port ». En soutien à leur collègue, le reste de l'équipage s'est mis en grève pour protester contre la décision du capitaine de ne pas rentrer au port. Pour autant que la personne interrogée s'en souvienne, le marin a sauté du navire après 17 ou 18 mois en mer : « C'était intentionnel. Comme si quelqu'un l'y avait invité ».

Les deux autres membres d'équipage décédés seraient morts de maladie à bord de leurs navires respectifs. Une personne a été désignée pour travailler sur le congélateur, mais n'était

apparemment pas assez forte physiquement. « Son corps était enflé [...] il était mort. Sa tête est devenue tellement grosse ». Il est décédé après avoir été transféré sur un autre navire de la même flotte. L'autre personne décédée travaillait apparemment malgré un mauvais état de santé, qui s'est progressivement détérioré : « Il était malade mais continuait à travailler [...] un jour, il s'est évanoui et on l'a ramené dans sa chambre. Le lendemain, ses pieds étaient déjà enflés. Un de mes amis qui connaissait le chinois a parlé au capitaine. Le capitaine s'est ensuite rendu au port des Seychelles. Le navire était à trois jours d'atteindre le port, mais il n'a pas tenu jusque là ».

Le quatrième décès signalé est celui d'un garde pakistanais. Les personnes interrogées ont déclaré qu'« il est devenu faible au bout de trois jours [...] au bout d'une semaine, il est décédé » ; « il est tombé malade à cause de la nourriture, peut-être que son corps a eu un choc, alors il a arrêté de manger ». L'équipage musulman à bord s'est occupé du corps et a prié. Au dire des marins, le navire n'est rentré au port que cinq mois après son décès.

6.2 Pêche INN et violations des droits humains par la flotte thonière chinoise dans le SOOI, 2017-2023

La section précédente a relaté de façon détaillée la nature et l'étendue de la pêche INN et des abus à bord de la flotte thonière chinoise dans le SOOI. Afin de compléter ces constatations, une revue systématique des infractions de pêche INN et violations des droits humains commises par la flotte a également été effectuée. Au total, 63 cas (correspondant à 132 infractions suspectées ou confirmées) ont été identifiés dans la région SOOI.

La majorité concerne implique des palangriers (53 cas, 84 %), suivis par les senneurs (10 cas, 15,9 %). 52,4 % des cas se sont produits dans la ZEE de la Tanzanie, tandis que 20,6% des cas se sont produits en haute mer dans l'océan Indien. Les principales infractions commises par la flotte thonière sont les violations des droits humains (40 infractions, 30,3 %), la non-déclaration des captures (22 infractions, 16,7 %), et 21 infractions (15,9 %) de refus d'obtempérer lors d'inspections et autres comportements non coopératifs tels que le refus d'autoriser les observateurs à accéder au pont, manifestement pour empêcher la découverte d'un nombre excessif d'ailerons de requins à bord (prélèvement d'ailerons de requins : 21 infractions, 15,9 %).

Actuellement, parmi les 95 thoniers autorisés à opérer dans la région SOOI, 45 navires (47,3 %) ont été impliqués dans des cas de pêche INN et/ou des violations des droits humains (62 cas, 125 infractions), principalement des infractions liées au prélèvement d'ailerons de requins, à des violations des droits humains et à des refus d'obtempérer lors d'inspections. De plus, 24 % de ces navires sont impliqués dans au moins deux cas de pêche INN ou de violation des droits humains, ce qui souligne la capacité limitée des États du pavillon, des États côtiers, des États du port et des ORGP à identifier la pêche INN et à empêcher les responsables d'opérer dans la région.

Le **tableau 6** présente les statistiques des cas de pêche INN ou de violation des droits humains par les principaux contrevenants au sein de la flotte thonière chinoise encore actifs dans le SOOI en 2023, Shandong Zhonglu et ses filiales étant les pires contrevenants avec 19 cas, soit 43 infractions de pêche INN et/ou de violation des droits humains.

Tableau 6 – Les 3 principaux contrevenants (flotte thonière) en matière de pêche INN et de violations des droits humains dans la région SOOI encore actifs en 2023.

	Groupe	Société de pêche	Nombre de cas de pêche INN / violation des droits humains	Nombre d'infractions de pêche INN / violations des droits humains
1	Shandong Zhonglu	Shandong Zhonglu Haiyan Oceanic Fisheries Co. Ltd	13	29
		Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries Co. Ltd	6	14
2	Famille Zhejiang Ocean	Zhejiang Ocean Family Co. Ltd	14	30
3	China National Agricultural Development Group	CNFC Overseas Fisheries Co. Ltd	3	5

6.3 Étude de cas : Expérience des équipages à bord des chalutiers chinois au Mozambique

En janvier 2024, les enquêteurs de EJF ont mené des entretiens semi-structurés avec 16 ressortissants mozambicains qui avaient travaillé sur des navires de pêche industrielle appartenant à des propriétaires chinois et opérant dans la ZEE mozambicaine depuis 2018. Tous les entretiens ont eu lieu dans la ville de Beira, qui abrite le deuxième plus grand port du pays et qui est depuis de nombreuses années un centre névralgique de l'activité de pêche et des investissements en infrastructures chinois. Les 16 personnes ont déclaré avoir travaillé sur au moins 16 navires différents pour un total de sept entreprises de pêche appartenant à des propriétaires chinois : Dalian Yangming Overseas Fishery (« DYOF »), FYP, Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co., GX, Min Yu Pescas, Ocean Rich Pelagic Moçambique (« ORPM »), et Sotrabel.

À partir de février 2024, seules les listes complètes des licences de pêche industrielle pour 2019, 2020 et 2023 sont accessibles au public en ligne sur le site web de l'ADNAP²⁴⁶. Six des sept entreprises de pêche appartenant à des propriétaires chinois, qui employaient les personnes

interrogées, figurent sur au moins une de ces listes, et deux d'entre elles – FYP et GX – continuent à détenir des licences actives en 2023. Guangdong Shunxin Sea Fishery ne figure sur aucune liste de licences en ligne, ce qui pourrait constituer une preuve supplémentaire de la présence de navires de pêche chinois dans les eaux territoriales mozambicaines sans licences déclarées publiquement. En plus des informations recueillies lors des entretiens, la présence de la société dans les eaux mozambicaines est corroborée par des données du gouvernement chinois indiquant que l'entreprise a reçu l'autorisation du MARA de pêcher dans les eaux mozambicaines en 2019 et 2020.

Les 16 entretiens menés par l'équipe de EJF mettent en lumière des preuves abondantes de pêche INN dans la ZEE mozambicaine, ainsi que des violations des droits humains – y compris des violences physiques – qui auraient été commises à bord de ces navires. La nature et la fréquence des infractions signalées par les membres d'équipage interrogés sont résumées dans le **tableau 7** ci-dessous. Les violations des droits humains décrites correspondent aux indicateurs de travail forcé de l'OIT.²⁴⁷ Toutes les infractions ont été signalées comme s'étant produites dans la ZEE mozambicaine.



Navires industriels chinois à Beira, Mozambique

Tableau 7 – Résumé des infractions de pêche INN et des violations des droits humains alléguées constatées par l'équipage à bord des navires de pêche appartenant à des propriétaires chinois et opérant au Mozambique entre 2017 et 2023

Pêche INN / droits humains	Infraction de la pêche INN / violation des droits humains alléguée	Nombre de membres d'équipage	Pourcentage de l'ensemble de l'équipage interrogé (n = 16)
Pêche INN	Pêche dans des zones interdites	9	56 %
	Capture et/ou blessure délibérée de la mégafaune marine vulnérable	8	50 %
	Prélèvement d'ailerons de requins	6	38 %
	Utilisation d'engins de pêche interdits	4	25 %
Violation des droits humains	Intimidation et menaces	14	88 %
	Maltraitance physique	13	81 %
	Conditions de travail et de vie abusives	11	69 %
	Heures supplémentaires excessives	10	63 %

Infractions de pêche INN

Pêche dans des zones interdites

Plusieurs personnes interrogées ont indiqué que des navires chinois pêchaient dans des zones interdites, notamment des AMP et des zones situées à moins de trois milles nautiques du rivage, qui sont réservées aux pêcheurs artisans en vertu de la loi mozambicaine²⁴⁸. Sept employés de GX ont déclaré qu'ils pensaient que le ou les navires sur lesquels ils avaient travaillé avaient pêché dans ces zones, en particulier dans la zone des 3 M réservée aux pêcheurs artisans ; un membre d'équipage a affirmé avoir pêché à 200 m du rivage (environ 0,11 M), tandis qu'un autre a déclaré s'être trouvé si près de la côte qu'il pouvait clairement voir les gens sur la plage. Les personnes interrogées ont affirmé que les capitaines chinois étaient parfaitement au fait de la législation, mais qu'ils choisissaient activement de l'enfreindre pour augmenter leurs prises. Trois travailleurs de la GX interrogés ont souligné que même si l'équipage a parfois signalé cette pêche illégale à l'autorité portuaire, il n'y a généralement pas eu de conséquences pour l'équipage chinois et les propriétaires du navire.

Des employés de l'ORPM et de la DYOF ont également témoigné de la pêche dans des zones d'accès restreint, déclarant que la pêche illégale dans ces zones était souvent pratiquée de nuit par les navires, tous feux éteints. Un ancien employé de ORPM a déclaré que l'entreprise pêchait régulièrement dans des zones interdites, y compris au chalut dans l'AMP de Ponta do Ouro, une zone de grande biodiversité comprenant plus de 900 espèces de poissons, environ 300 espèces de coraux durs et plus de 50 espèces de coraux mous²⁴⁹. Des études font état de la destruction de coraux par des chalutiers chinois, notamment un rapport du CIP datant de 2023, qui a trouvé des preuves près d'Inhambane²⁵⁰.

Capture et/ou blessure délibérée de mégafaune marine vulnérable (y compris prélèvement d'ailerons de requins)

L'article 146 et l'annexe XIII du REPMAR dressent une liste des espèces marines dont la capture est interdite dans les eaux mozambicaines²⁵¹. Cinq membres d'équipage interrogés qui ont travaillé sur des navires appartenant à GX ont déclaré avoir capturé des espèces interdites pendant leur séjour à bord, notamment des tortues, des raies manta, des dauphins, diverses espèces de requins et même des dugongs. Ces allégations ont été corroborées par des preuves photographiques : les enquêteurs de EJF ont reçu des images de tortues et de dauphins à bord de l'un des chalutiers de GX. Quatre travailleurs ont déclaré avoir été témoin de prélèvements d'ailerons de requins sur des animaux morts par des membres chinois de l'équipage de ces navires. Trois de ces personnes ont déclaré que l'équipage chinois avait ensuite utilisé ces ailerons pour faire de la soupe d'ailerons de requins, tandis que l'autre travailleur a affirmé que les ailerons avaient été séchés à bord avant d'être emballés pour l'exportation.

La capture d'espèces interdites n'est pas limitée à GX ; trois travailleurs de DYOF ont également déclaré avoir capturé des espèces interdites pendant leur séjour en mer, y compris des requins-baleines. Ces trois personnes ont témoigné du fait que des ailerons de requins étaient prélevés à bord, dans tous les cas pour être consommés par l'équipage chinois à bord.

Les infractions signalées concernant les prises accessoires ne se limitaient pas à la capture d'espèces interdites, mais incluaient également la transformation et l'exportation d'espèces qui n'étaient pas incluses dans les licences de pêche des navires. Sur la licence de pêche 2023 de GX, telle que publiée dans le document de campagne 2023 de l'ADNAP, la crevette²⁵² n'est listée ni comme espèce visée, ni comme prise accessoire autorisée. Cependant, malgré cette restriction,

un travailleur de GX a déclaré que son bateau capturait et conditionnait fréquemment des crevettes. Les prises étaient emballées dans des boîtes identiques à celles utilisées pour les espèces autorisées et marquées de la même manière afin d'éviter toute détection au port, avant d'être exportées.

Utilisation d'engins de pêche illégaux

Les articles 37 à 39 du REPMAR établissent les règles relatives à la taille minimale des filets dans les eaux territoriales mozambicaines²⁵³. Une personne interrogée qui a travaillé pour cinq entreprises de pêche chinoises différentes a affirmé qu'il était courant pour ces navires d'utiliser des filets illégaux à mailles extrêmement fines pour augmenter le volume de leurs prises. Ce filet fin était inséré dans leur chalut principal en mer, avant d'être retiré et caché lors du retour au port pour éviter d'être détecté par les inspecteurs. Ce travailleur a déclaré qu'en dépit de leur taille, aucun poisson capturé dans ce filet plus petit n'était remis à la mer ; les gros poissons étaient exportés et les plus petits étaient vendus localement.

Deux membres d'équipage qui travaillaient sur des navires GX ont également signalé l'utilisation de ce filet supplémentaire sur leurs bateaux, l'un d'eux décrivant la situation comme un « massacre », car les mailles utilisées étaient si fines que même les œufs de poisson étaient capturés. Un autre travailleur employé par DYOF a également témoigné de l'utilisation de ce type de filet illégal, notant qu'il était troublé de voir capturer un si grand nombre de poissons de taille inférieure à la taille réglementaire.

Violations des droits humains

Intimidation et menaces

« Les Chinois n'ont aucun respect. Les agressions, les coups pendant que nous travaillons – les Chinois font cela... Je ne sais pas si c'est quelque chose qu'ils considèrent comme normal, mais pour nous, Mozambicains, ce n'est pas normal. [Ils] frappent et insultent les travailleurs ».

14 des 16 personnes interrogées ont déclaré avoir été témoins d'actes d'intimidation et de menaces à bord de navires appartenant à des propriétaires chinois, y compris ceux de DYOF, FPY, GX et de ORPM. Les personnes interrogées ont généralement fait état de relations extrêmement mauvaises avec l'équipage chinois présent sur leurs navires, une situation aggravée par des problèmes de communication, la plupart des Chinois ne sachant pas parler portugais. Les abus verbaux à l'encontre de l'équipage mozambicain étaient fréquents ; les membres de l'équipage ont déclaré qu'on leur criait souvent dessus afin qu'ils travaillent plus dur, en particulier lorsqu'ils étaient fatigués après de longues périodes sans repos approprié, ou lorsqu'ils n'étaient pas en

mesure de comprendre les ordres. Une personne a qualifié de néocoloniaux les abus dont elle a été victime à bord des navires appartenant à GX :

« Ce que nous vivons sur ces navires, c'est en fait du colonialisme, mais nous n'avons pas le choix [...] c'est de l'esclavage, pas du travail ».

Maltraitance physique

« Ils vous frappent avec n'importe quoi : leurs mains, leurs pieds, ou même tout ce qui se trouve à proximité. Ils utiliseront un objet au hasard et vous frapperont à la tête avec ».

Dans de nombreux cas, les personnes interrogées ont fait état d'une escalade de la violence verbale à la violence physique. 13 des 16 membres d'équipage interrogés ont déclaré avoir été témoins de violences physiques à bord des navires. Non seulement ces personnes ont-elles-mêmes été attaquées par des membres de l'équipage chinois de rang supérieur, mais nombre d'entre elles ont également été témoins d'actes de violence similaires subis par des collègues. En plus des coups de poing, des coups de pied et des crachats infligés aux membres d'équipage mozambicains, les membres de l'équipage chinois ont également été accusés d'avoir utilisé tous les outils à leur disposition pour les battre : un marin-pêcheur mozambicain a déclaré qu'il avait vu des membres de l'équipage chinois utiliser des marteaux pour battre les marins mozambicain, tandis qu'un autre a vu des collègues attaqués avec des cordages. Les travailleurs ont déclaré qu'ils étaient réticents à signaler ces violences aux autorités par crainte de perdre leur emploi – un membre d'équipage a rapporté que l'un de ses collègues a vu sa qualification maritime invalidée après avoir signalé une agression par un membre d'équipage chinois, et n'a pas pu retravailler en mer.

Conditions de travail et de vie abusives

Les mauvaises conditions de travail et de vie à bord ont été signalées par 11 des 16 membres d'équipage interrogés. Les travailleurs de GX ont souvent fait état de problèmes liés à la fourniture de nourriture et d'eau à bord ; l'équipage chinois à bord de ces navires disposait généralement de son propre cuisinier et d'une plus grande quantité de nourriture, ainsi que d'un accès à de l'eau propre et potable. En revanche, les travailleurs mozambicains disposaient de trop peu de nourriture. Plusieurs membres d'équipage ont indiqué que leur rations de nourriture limitées s'épuisaient rapidement, après quoi ils étaient contraints de se nourrir de poissons prélevés sur leurs prises accessoires. Un travailleur a souligné que, contrairement aux membres du personnel chinois, l'équipage mozambicain devait boire l'eau des réservoirs du bateau au lieu de l'eau potable.

La consommation d'eau dangereuse provenant de réservoirs rouillés a également été signalée par une personne qui a travaillé à bord d'un navire de DYOF.

L'exiguïté de la cabine des travailleurs mozambicains à bord a également été fréquemment signalée. Une personne interrogée qui a travaillé pour GX a expliqué qu'elle était forcée de dormir dans un petit lit superposé, avec huit personnes entassées dans les deux lits. Un autre travailleur de GX – qui a directement comparé les conditions à bord à de l'esclavage – a déclaré qu'il n'y avait aucune cabine sur leur navire, et que les travailleurs mozambicains devaient dormir à même le sol et se serrer les uns contre les autres pour se réchauffer. De plus, un membre de l'équipage d'un bateau de DYOF a indiqué que seuls des lits superposés avec un espace limité étaient disponibles sur leur navire, ce qui obligeait les personnes qui ne pouvaient pas s'y installer à utiliser un espace désigné à l'extérieur sur le pont sous une bâche, exposé aux éléments.

Heures supplémentaires excessives

10 des 16 membres d'équipage interrogés ont décrit des horaires de travail épuisants à bord des navires appartenant à des propriétaires chinois, avec des temps de repos extrêmement réduits. Un membre d'équipage qui a travaillé sur des navires appartenant à FYP et à l'ORPM a déclaré qu'il lui arrivait régulièrement de dormir 30 minutes par jour, pendant les périodes de pêche les plus intenses. Plusieurs travailleurs présents sur les navires de GX ont fait état de conditions similaires, dans lesquelles l'équipage chinois supérieur n'accordait que peu ou pas de temps de repos aux travailleurs mozambicains lorsque les niveaux de production étaient élevés ; les travailleurs passaient la quasi-totalité de la journée à s'occuper du filet ou à trier et conditionner les prises, avec à peine 2 ou 3 heures de sommeil par jour.

6.4 Pêche INN et violations des droits humains par la flotte non thonière chinoise dans le SOOI, 2017-2023

Au total, 18 cas correspondant à 40 infractions de pêche INN ou de violation des droits humains dans la région SOOI ont été documentés concernant des navires non thoniers, exclusivement des chalutiers. 12 cas (66,7 %) se sont produits dans la ZEE mozambicaine et 6 cas (33,3 %) dans la ZEE malgache. Les trois principales infractions sont les violations des droits humains (11 cas, 27,5 %), la pêche dans la ZEC ou autres zones interdites (10 cas, 25 %), et le prélèvement d'ailerons de requins (6 cas, 15 %). 72 % de ces cas ont été identifiés sur la base d'allégations formulées dans le cadre d'entretiens menés par le EJJF.

Actuellement, sur les 39 chalutiers chinois en activité dans la zone SOOI, 10 navires (26 %) sont impliqués dans des cas de pêche INN et/ou de violation des droits humains (12 cas et 25 infractions, quel que soit le lieu des infractions). Le pourcentage de navires ayant des antécédents de pêche INN est inférieur à celui des palangriers ; il convient toutefois de noter qu'un certain nombre de navires liés à la pêche INN et à des cas de violation des droits humains ont récemment quitté le Mozambique, ce qui reflète des schémas de déplacement différents pour les chalutiers qui changent plus fréquemment que les palangriers de zones de pêche. Par exemple, sept navires de DYOF autorisés à capturer des petits poissons pélagiques dans la ZEE du Mozambique entre 2018 et 2020, impliqués dans 15 infractions au cours de cette période, se trouveraient désormais en Afrique de l'Ouest.

Tableau 8 – Les 3 principaux contrevenants (flotte non thonière) en matière de pêche INN et de violations des droits humains dans la région SOOI encore actifs en 2023

	Groupe	Société de pêche	Nombre de cas de pêche INN / violation des droits humains	Nombre d'infractions de pêche INN et de violations des droits humains
1	Guangdong Xiesheng Ocean Fishery	Guangdong Xiesheng Overseas Fisheries Co. Lda	5	12
2	China National Agricultural Development Group	Zhongyu Global Seafood Corp.	4	4
3	Groupe Guoyue	Guangdong Zhongtai Senda Fishery Co. Ltd	2	6

6.5 Profil des sociétés propriétaires des navires impliqués dans la pêche INN et des violations des droits humains dans le SOOI

Sur le plan du nombre de cas, les trois plus grands contrevenants actuellement en opération dans le SOOI sont : Shandong Zhonglu, Zhejiang Ocean Family Co., et China National Agricultural Development Group Co. Cette section donne un aperçu des structures de ces entreprises, en replaçant les opérations menées au sein du SOOI dans le contexte plus large de l'entreprise et de ses ramifications internationales.

Shandong Zhonglu (山东省中鲁远洋渔业股份有限公司)

Au total, Shandong Zhonglu a été signalé pour 19 cas (43 infractions) de pêche INN ou de violation des droits humains dans la zone SOOI. Les principales infractions sont le défaut de déclaration des captures (13 infractions), le refus d'obtempérer aux inspections (12 infractions), les violations des droits humains (7 infractions) et le prélèvement d'ailerons de requins (7 infractions). En 2018, lors de l'opération « Jodari », une opération conjointe entre le gouvernement tanzanien et Sea Shepherd, 20 navires, dont 13 de Shandong Zhonglu, se sont soustraits aux inspections en fuyant les eaux tanzaniennes²⁵⁴. La loi tanzanienne exige que les navires autorisés à pêcher dans la ZEE tanzanienne soient inspectés avant de quitter les eaux tanzaniennes afin de s'assurer qu'ils respectent les conditions de leur licence. Il existe des raisons de soupçonner que ce comportement est dû au fait que le nombre d'ailerons de requins transportés par les navires était nettement supérieur au nombre de carcasses, selon les constatations préliminaires faites lors de l'inspection de l'un des navires par l'équipe de patrouille. De plus,

l'inspection a révélé que les conditions de vie à bord étaient épouvantables : 12 marins-pêcheurs partageaient deux lits dans un espace réduit et non ventilé, et la nourriture et l'eau leur étaient parfois refusées²⁵⁵. Les entretiens menés par EJJ avec d'anciens marins-pêcheurs travaillant dans la flotte de l'entreprise confirment ces constatations.

En conséquence, le ministère tanzanien de l'élevage et de la pêche a infligé à chaque navire une amende d'un milliard de shillings tanzaniens (386 500 dollars US). Toutefois, on ne sait pas encore si Shandong Zhonglu s'est acquitté de l'amende. Selon le site web de Shandong Zhonglu, 2022 était la « première année où l'accès à la pêche en Tanzanie a été rétabli après une interruption de quatre ans »²⁵⁶. Bien que tous les navires de Shandong Zhonglu opérant actuellement dans les eaux tanzaniennes aient des antécédents de pêche INN et/ou de violations des droits humains, ces navires ont pu retourner dans les zones de pêche tanzaniennes en 2022, grâce aux négociations menées par MARA auprès du gouvernement tanzanien²⁵⁷.

Shandong Zhonglu est une importante société chinoise de pêche hautière, avec un revenu d'exploitation de 147 millions de dollars US en 2022²⁵⁸, provenant principalement de la pêche lointaine (40,4 %) et de la transformation des produits de la mer (53,8 %) ; les services de transbordement (10,6 %) contribuent également de manière significative à ses revenus²⁵⁹. Les marchés étrangers sont importants pour Shandong Zhonglu, qui exporte environ 43 % de ses produits²⁶⁰. L'entreprise est cotée à la bourse de Shenzhen, et 51,87 % de ses actions sont négociées en devises étrangères²⁶¹. Par ailleurs, l'État détient 70 % de Shandong State-owned Assets Investment Holdings Co. Ltd, qui possède à son tour 47,25 % des actions de Shandong Zhonglu et en est l'actionnaire de contrôle, ce qui fait de Shandong Zhonglu une entreprise d'État cotée en bourse (**image 3**)²⁶².

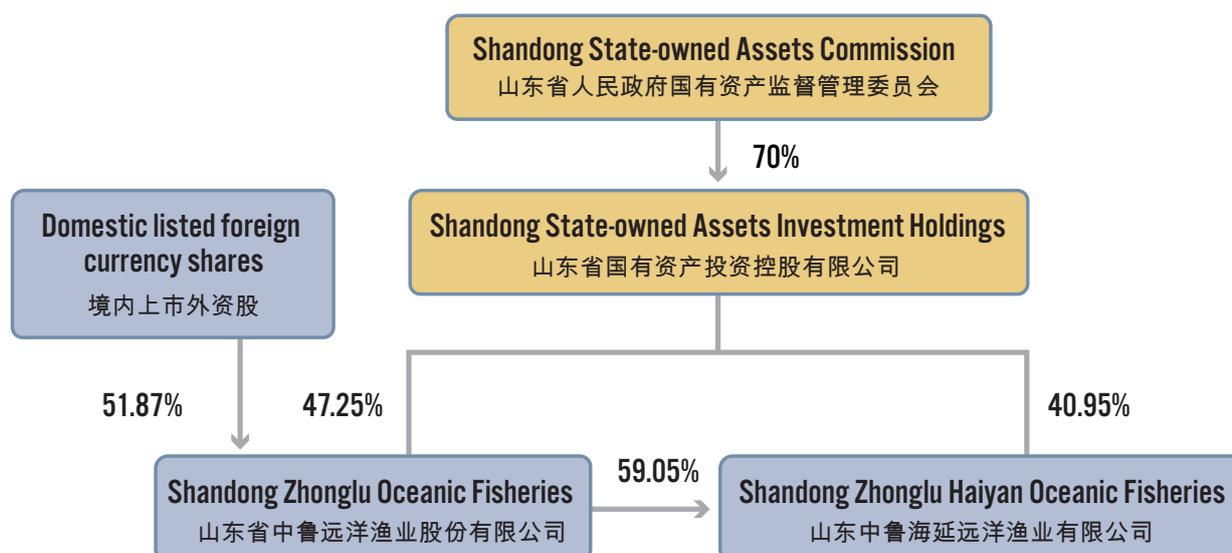


Image 3. Structure de l'actionariat de Shandong Zhonglu.

Shandong Zhonglu affirme que les activités de pêche lointaine de son entreprise « font partie intégrante de la stratégie de la Chine d'« aller de l'avant » ("going out"), de sa politique de "nation de puissance maritime", et de la stratégie de la province de Shandong visant à renforcer son statut de "province de puissance maritime" »²⁶³. Les navires de la société sont principalement des palangriers thoniers, dont elle possède 14 au total, soit directement, soit indirectement par l'intermédiaire de filiales. La principale zone de pêche de ces navires est l'océan Indien, et plus précisément les eaux de la Tanzanie et de la Somalie²⁶⁴. Shandong Zhonglu, par l'intermédiaire de Shandong Zhonglu Fishery Shipping Co. Ltd, gère également une flotte de sept navires de transport frigorifique opérant principalement dans l'océan Pacifique et effectuant des transbordements²⁶⁵. De plus, Shandong Zhonglu possède une filiale basée à Jinan, Shandong Overseas Fisheries Development Co. Ltd²⁶⁶.

L'apprentissage, l'intégration et la diffusion de l'idéologie du Parti communiste chinois (« PCC ») (« 党建工作 ») sont considérés comme faisant partie intégrante de la culture d'entreprise pour les grandes entreprises d'État comme Shandong Zhonglu. Par exemple, les stratégies du Président Xi Jinping pour une Chine nouvelle, telles que la « construction d'une nation de puissance maritime », ont été appliquées dans tous les aspects des activités de Shandong Zhonglu. Elles ont été réalisées grâce à l'acquisition agressive de ressources halieutiques à l'étranger et à la diffusion de l'idéologie du PCC tout au long du processus. Par exemple, Shandong Zhonglu a organisé des programmes d'« éducation rouge » pour ses travailleurs ghanéens afin de leur faire découvrir l'idéologie

du PCC en visionnant des films de propagande²⁶⁷. En retour, les entreprises d'État qui soutiennent activement le PCC bénéficient d'une aide financière et leurs activités quotidiennes, telles que le débarquement du thon dans les ports, font souvent l'objet d'un traitement prioritaire et sont grandement facilitées par les gouvernements provinciaux ou municipaux. L'objectif est de « construire une province à forte puissance maritime »²⁶⁸.

Shandong Zhonglu entretient des relations étroites avec l'autorité tanzanienne chargée de la pêche en haute mer (DSFA), et les deux parties ont souhaité renforcer leur collaboration dans le domaine de la pêche au cours des dernières années²⁶⁹. Sur son site web, l'entreprise affirme qu'elle « adhèrera aux principes du commerce, de la construction de moyens de subsistance et du partage des bénéfices. Le concept principal [de Shandong Zhonglu] sera l'ouverture, l'« identité verte », et la stimulation du développement, avec pour objectif des standards élevés, la durabilité et la prise en compte des moyens de subsistance des populations locales, et la poursuite du renforcement de la coopération mutuellement bénéfique dans le domaine de la pêche »²⁷⁰. Les constatations de ce rapport indiquent toutefois que l'entreprise n'a pas respecté ces standards, compte tenu de la multitude d'infractions liées à ses activités.

Shandong Zhonglu reçoit un certain nombre de subventions directes et indirectes du gouvernement chinois (**tableaux 9 et 10**). Ces dernières années, l'entreprise a apparemment été très dépendante des subventions publiques pour compenser les fluctuations importantes de son chiffre d'affaires, l'entreprise ne semblant être rentable que grâce au soutien financier du gouvernement chinois en 2021²⁷¹.

Tableau 9 – Subventions annuelles reçues par Shandong Zhonglu, en pourcentage du bénéfice annuel total

Année	Subventions annuelles reçues (millions de dollars US)	Résultat annuel (millions de dollars US)	Subventions annuelles reçues par rapport au bénéfice annuel (%)
2021	6,34	6,33	100,2
2020	3,33	5,91	56,3
2019	3,25	14,8	22,1

Tableau 10 – Déductions d'impôt déclarées par Shandong Zhonglu, en pourcentage du bénéfice annuel total

Année	Impôt sur le revenu déduit (millions de dollars US)	Bénéfice annuel (millions de dollars US)	Impôt sur le revenu déduit par rapport au bénéfice annuel (%)
2021	6,06	6,33	95,7
2020	6,42	5,91	108,6
2019	9,99	14,8	67,8

Vue d'ensemble des subventions accordées à la flotte chinoise de pêche lointaine

De nombreuses flottes de pêche dans le monde dépendent de subventions dites « néfastes » pour assurer la rentabilité de leurs opérations, avec un total de 22,2 milliards de dollars US dépensés en 2018²⁷². La Chine est le pays qui dépense le plus en subventions néfastes, avec un total de 5,9 milliards de dollars la même année²⁷³. Comme le montre ce rapport, certaines de ces subventions contribuent à alimenter des flottes qui pratiquent la pêche INN et violent les droits humains.

Les entreprises chinoises de pêche lointaine reçoivent des subventions directes et indirectes du gouvernement central, des provinces et des municipalités pour diverses activités liées à la pêche, qui pour nombre d'entre elles représentent une part importante de leur revenu annuel. C'est particulièrement le cas pour les entreprises de pêche hauturière actives dans la pêche au thon, qui nécessite un capital important, ce qui signifie que les subventions gouvernementales sont cruciales pour le succès de l'entreprise.

Depuis 2015, le gouvernement chinois ne verse plus de subvention spécifique pour le carburant. Ces subventions, qui constituaient une « bouée de sauvetage » pour la plupart des entreprises de pêche lointaine, ont été intégrées au Fonds de développement de la pêche, qui répond à un plus grand nombre de besoins opérationnels, notamment :

- Subvention de conformité internationale pour la flotte lointaine : L'ancienne subvention sur les carburants est désormais fournie dans le cadre du programme « Étude et conservation des ressources halieutiques et renforcement des capacités en matière de respect des normes internationales »²⁷⁴. Les paiements effectués dans le cadre de ce programme tiennent compte de la note de conformité annuelle de la société, du type de navire, des jours de pêche valides transmis par le système de surveillance des navires (« VMS ») et d'un éventuel changement de pavillon par le navire. Cette subvention récompense les sociétés qui obtiennent une bonne note de conformité et qui respectent rigoureusement les règles applicables en matière de VMS pendant une année entière.
- Infrastructures publiques de pêche (construction de bases de pêche à l'étranger) : le gouvernement central chinois subventionne 30 % de l'investissement total réalisé par une société chinoise de pêche lointaine²⁷⁵. Le gouvernement provincial subventionne 10 à 50 % supplémentaires en sus des montants alloués par le gouvernement central^{276,277}.

En plus du Fonds de développement de la pêche, le gouvernement chinois a commencé à subventionner et à encourager le remplacement des navires depuis 2012. Dans le cadre de la politique de subvention « démantèlement et remplacement des navires de pêche lointaine », les sociétés de pêche lointaine ont été autorisées à conserver leur quota de navires et à remplacer leurs anciens navires par de nouveaux modèles plus efficaces à puissance motrice égale, en collaboration avec des chantiers navals en Chine. Depuis l'annonce la plus récente²⁷⁸, un thonier senneur peut demander une subvention maximale de 2,8 millions de dollars US, un palangrier thonier de 266 000 à 700 000 dollars US et un chalutier de 504 000 à 728 000 dollars US, en fonction de la longueur du navire.

Par ailleurs depuis 2021, les gouvernements provinciaux ou municipaux accordent des subventions pour compenser le coût du transport des prises vers la Chine. Cette initiative a été fortement soutenue par les gouvernements provinciaux, car l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement (qui comprend des dizaines de milliers d'usines de transformation primaire et secondaire de poisson dans tout le pays) dépend de la disponibilité du poisson brut. Pour Shandong, la province spécialisée dans la pêche au thon, 70 % des produits de la pêche sont réexpédiés en Chine et le reste est vendu ailleurs²⁷⁹. Par exemple, l'expédition vers la Chine est subventionnée à hauteur de 28 à 210 dollars US par tonne de thon à très basse température, de 4,2 à 84 dollars US par tonne de calamars, et de 7 à 70 dollars par tonne pour les autres poissons^{280,281,282}.

Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
(大洋世家(浙江)股份公司)

La société Zhejiang Ocean Family Co. (« ZOF ») est associée à 14 cas (30 infractions) de pêche INN ou de violation des droits humains dans le SOOI. Ses principales infractions sont les violations des droits humains (7 infractions), le refus d'obtempérer lors d'une inspection (7 infractions) et la non-déclaration des prises (6 infractions). Les zones de pêche au thon de ZOF dans l'océan Indien chevauchent celles de Shandong Zhonglu, et les flottes ont été sanctionnées conjointement en 2018 pour pêche INN dans les eaux tanzaniennes.

Alors que ZOF affirme qu'elle « accorde une grande importance à la protection de l'environnement et qu'elle applique strictement les exigences des régulateurs nationaux du secteur et l'accord sur la protection de l'environnement de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer »²⁸³, cette affirmation est clairement réfutée par les témoignages, les photos et les vidéos partagés ou téléchargés sur les plateformes de réseaux sociaux par des marins-pêcheurs qui ont été employés par cette société, qui indiquent que les violations des lois et réglementations applicables en matière de pêche sont monnaie courante à bord des navires de la société. En plus des infractions commises dans la région SOOI, des séquences vidéo tournées par des marins-pêcheurs sur deux navires de la ZOF ont permis de documenter le prélèvement d'ailerons de requins et l'abattage de faux épaulards, de dauphins et de tortues dans les eaux somaliennes. Dans l'une des vidéos, un membre de l'équipage d'un navire de ZOF semble tirer au fusil sur des dauphins qui nagent à côté du navire.

ZOF est l'une des principales entreprises de pêche en Chine et dans le monde, avec un revenu d'exploitation déclaré de 344 millions de dollars US²⁸⁴. La grande majorité de ce chiffre provient des opérations de pêche lointaine (34 %), de la transformation (35 %) et du commerce des produits de la mer (30,7 %) ²⁸⁵. ZOF a déclaré assurer 14,6 % de la production totale de thon en Chine en 2020, desservant à la fois le marché intérieur (57 % du revenu des ventes) et les marchés d'exportation (43 %) ²⁸⁶.

ZOF est détenue par un conglomérat chinois Wanxiang Sannong Group (万向三农集团有限公司), dont le bénéficiaire effectif déclaré est Lu Weiding (鲁伟鼎),²⁸⁷ membre du 14^{ème} Congrès national des représentants du peuple de la République populaire de Chine²⁸⁸, vice-président de la China Enterprise Confederation / China Enterprise Directors Association²⁸⁹ et vice-président de la All-China Federation of Industry and Commerce²⁹⁰.

Selon un prospectus de la société émis pour une offre d'introduction en bourse qui a échoué en 2023, ZOF a été créée en tant qu'entreprise publique en 2009. À l'époque, Zhejiang Ocean Fisheries Group, une entreprise de pêche créée par plusieurs entités gouvernementales du Zhejiang, contrôlait 70 % des actions de ZOF, tandis que le groupe privé Wanxiang Sannong en contrôlait 30 %²⁹¹. Au fil des ans, le groupe Wanxiang Sannong a toutefois augmenté ses parts jusqu'à ce que ZOF soit entièrement contrôlée par le groupe Wanxiang Sannong et Lu Weiding²⁹². Cependant 20 % des actions du groupe Wanxiang Sannong sont toujours contrôlées par des entreprises d'État telles que Zhejiang Tobacco Investment Management Co. Ltd²⁹³, ce qui signifie que le gouvernement chinois conserve une participation partielle et indirecte dans ZOF (**image 4**).

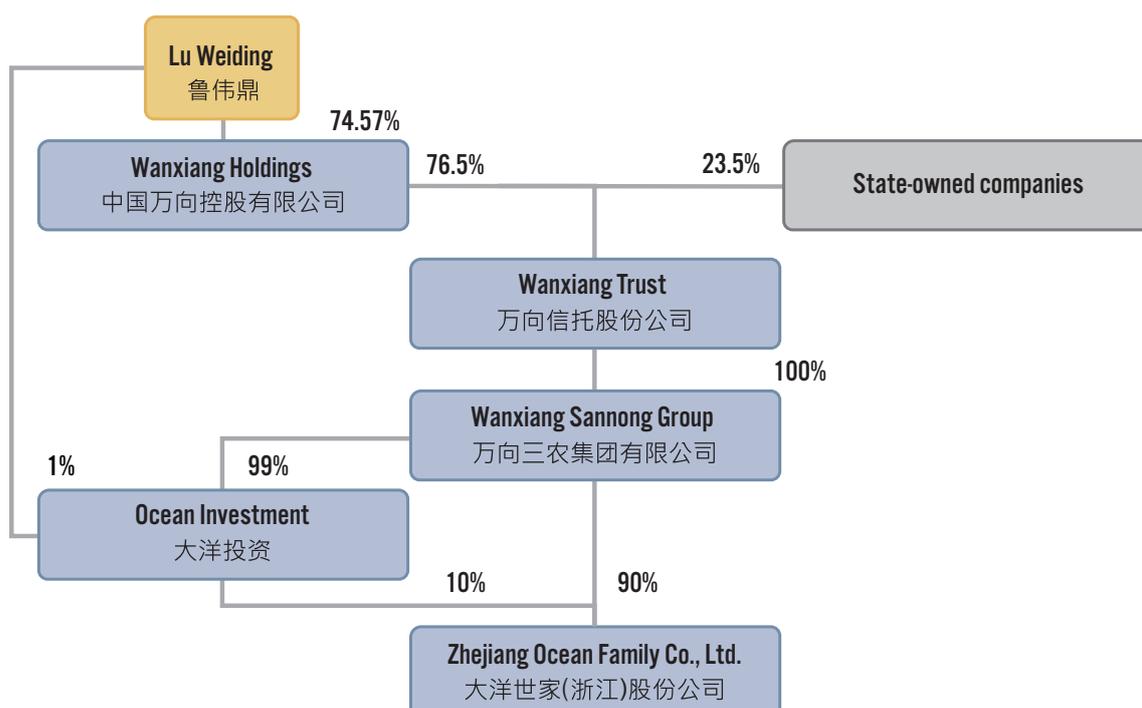


Image 4. Structure de l'actionnariat de ZOF.

Comme Shandong Zhonglu, ZOF souligne également que ses stratégies commerciales sont alignées sur les stratégies nationales de la Chine : « [ZOF a] intégré l'importante stratégie chinoise qui consiste à "se donner la main pour construire un destin partagé pour les océans et promouvoir la construction de l'initiative 'la Ceinture et la Route'" [dans la vision de notre entreprise] »²⁹⁴.

En 2021, ZOF a reçu 22 types de subventions différentes de la part du gouvernement chinois. Les **tableaux 11** et **12** présentent les subventions annuelles en pourcentage des recettes annuelles pour Shandong Zhonglu et Zhejiang Ocean Family²⁹⁵.

Tableau 11 – Subventions annuelles reçues par ZOF, en pourcentage du bénéfice annuel total

Année	Subventions annuelles reçues (millions de dollars US)	Bénéfice annuel (millions de dollars US)	Subventions annuelles reçues par rapport au bénéfice annuel (%)
2021	12,56	62,79	20
2020	12,63	35,46	35,61
2019	11,33	39,03	29,02

Tableau 12 – Déductions d'impôt déclarées par ZOF, en pourcentage du bénéfice annuel total

Année	Impôt sur le revenu déduit (millions de dollars US)	Bénéfice annuel (millions de dollars US)	Impôt sur le revenu déduit par rapport au bénéfice annuel (%)
2021	28,83	62,79	45,91
2020	18,37	35,46	51,8
2019	18,8	39,03	48,17

China National Agricultural Development Group Co., Ltd. (中国农业发展集团有限公司)

Le secteur de la pêche lointaine de l'entreprise publique China National Agricultural Development Group (« CNADC ») est le plus important de Chine du point de vue du nombre de navires et de l'étendue géographique de ses opérations. La pêche INN et les atteintes aux droits humains liées à l'entreprise sont associées à deux filiales, CNFC Overseas Fisheries Co. Ltd (« COFC ») et Zhongyu Global Seafood Corp. Au total, huit cas (12 infractions) de pêche INN ou de violation des droits humains ont été signalés dans le SOOI. Les principales infractions sont la pêche dans une ZEC ou dans des zones interdites (4 infractions), des violations des droits humains (3 infractions) et des comportements non coopératifs tels que le refus d'obtempérer lors des inspections (2 infractions).

COFC est une société de pêche du groupe CNADC, cotée à la bourse de Shenzhen²⁹⁶. Avant l'acquisition de Zhongyu Global Seafood Corp. en juin 2023, les activités de COFC étaient réduites à la pêche au thon à la palangre. L'un de ses navires a été impliqué dans l'opération « Jodari » susmentionnée, au cours de laquelle 20 navires chinois se sont soustraits à l'inspection des autorités tanzaniennes en 2018. Par ailleurs, un autre navire de COFC aurait fait

preuve d'un comportement non coopératif similaire en ne permettant pas aux observateurs d'accéder au pont, ce qui lui a valu une amende de 50 000 dollars US de la part de l'autorité tanzanienne de pêche en haute mer (DSFA)²⁹⁷.

Zhongyu Global Seafood Corp. a géré les opérations de pêche de CNADC en Afrique et les ventes sur le marché de l'UE par l'intermédiaire de plusieurs bureaux nationaux, de sociétés commerciales et de coentreprises de pêche telles que Somapêche à Madagascar. Selon une estimation financière récente, les revenus de Zhongyu Global Seafood Corp. en 2022 s'élevaient à environ 121,8 millions de dollars US²⁹⁸. La majorité des revenus de l'entreprise proviennent des ventes liées à son secteur de la pêche (34,8 %), des services de ravitaillement en mer (55,8 %) et des services de transbordement (7,5 %)²⁹⁹. Zhongyu Global Seafood Corp. aurait payé 3 millions de dollars US pour accéder à des zones de pêche côtières en 2022, ce qui équivaut à environ 2,5 % de son chiffre d'affaires annuel³⁰⁰.

Les crevettes de Madagascar et du Mozambique constituent le produit de la pêche le plus rentable pour Zhongyu Global Seafood Corp. et représentent environ 34,5 % de ses ventes, contre 28,8 % pour le thon et 18,8 % pour les seiches et les pieuvres³⁰¹. Toutefois, plusieurs crevettiers de la société à Madagascar ont des antécédents de pêche INN. Selon un marin-pêcheur malgache qui a été employé par Somapêche pendant 7 ans, son navire utilisait régulièrement des filets de taille inférieure à la norme et a été intercepté au moins trois fois par les autorités pendant la période où il était à bord. Somapêche n'est autorisée à pêcher que des crevettes, mais le marin-pêcheur affirme qu'en cas de faible production, le navire se mettait à pêcher toute une variété d'espèces, y compris des poissons de taille inférieure aux normes, pour remplir ses congélateurs. Il a indiqué que leur zone de pêche chevauchait souvent celle des pêcheurs locaux, et son témoignage a confirmé les observations faites précédemment par des journalistes d'investigation, selon lesquelles certains navires pêchaient fréquemment à moins de 2 M de la côte, zone réservée aux pêcheurs artisans locaux³⁰².

Selon les témoignages, les violations des droits humains sont aussi fréquentes dans la flotte de CNADC. Selon un marin-pêcheur anciennement employé par la société, la violence physique et verbale était courante à bord du palangrier sur lequel il a travaillé. Le maître d'équipage frappait les marins au visage et criait des grossièretés

lorsque le travail n'était pas fait correctement. Le marin-pêcheur malgache employé par Somapêche a également déclaré que l'environnement de travail s'était considérablement détérioré après le rachat de Somapêche par Zhongyu Global Seafood Corp. à l'entreprise japonaise Maruha Nichiro³⁰³. Ce marin malgache affirme avoir subi des horaires de travail excessifs, ainsi qu'un traitement violent et discriminatoire de la part des Chinois à bord. Par exemple, il a déclaré qu'une fois il avait reçu un coup de poing parce qu'il avait rejeté une crevette pleine d'œufs dans l'océan.

Depuis juin 2023, la majorité (51 %) des actions de Zhongyu Global Seafood Corp. a été acquise par COFC, et le reste des actions (49 %) est détenu par la China National Fisheries Corporation (CNFC)³⁰⁴ (**image 5**). Cette acquisition stratégique a permis à CNADC de réorganiser son secteur de pêche lointaine, de réduire la concurrence entre ses filiales et de maximiser les bénéfices et les actifs de la société cotée en bourse (COFC). À la suite de cette acquisition, le cours de l'action COFC a augmenté en raison de l'interdiction par la Chine des importations de produits de la mer japonais³⁰⁵, à la suite de préoccupations concernant les effets des rejets dans l'océan Pacifique d'eau radioactive traitée provenant de la centrale électrique endommagée de Fukushima³⁰⁶. L'entreprise a même explicitement commercialisé ses crustacés malgaches et mozambicains comme étant « purs » et « exempts de contamination nucléaire »³⁰⁷.

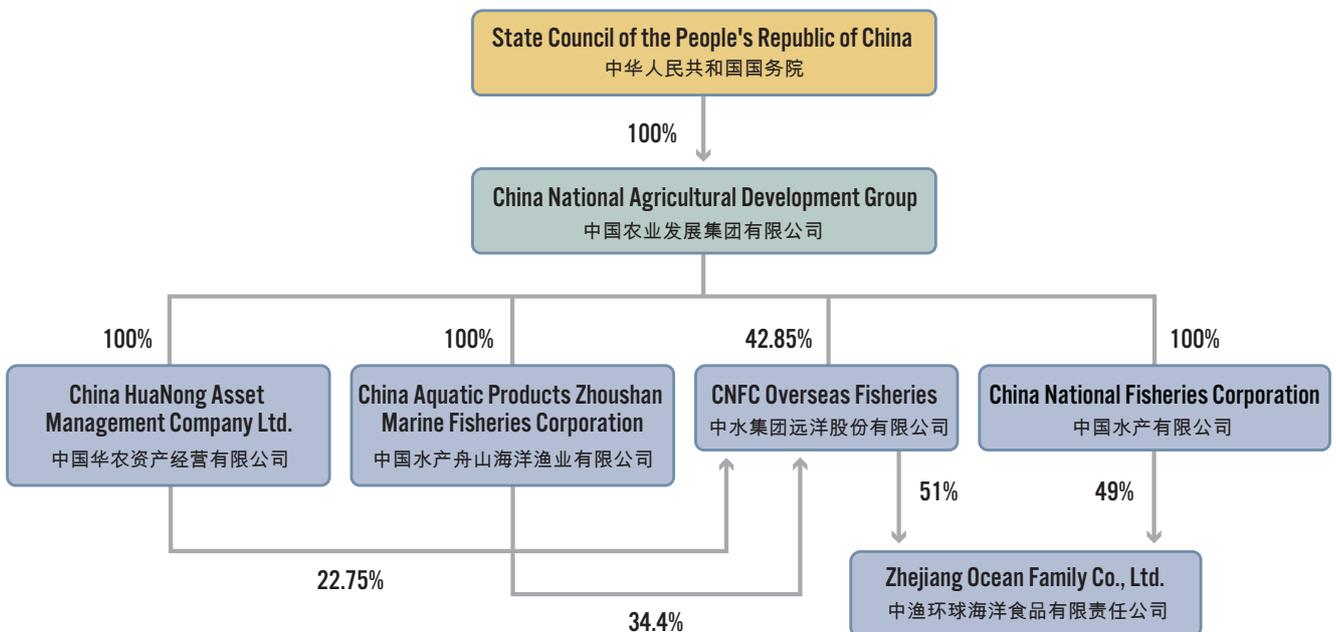


Image 5. Structure de l'actionnariat de la CNADC.

Comme les deux entreprises chinoises précédentes, Zhongyu Global Seafood Corp. dépend fortement des subventions publiques. L'entreprise a reçu une subvention d'État de 14,94 millions de dollars US en 2022, ce qui équivaut à 78,8 % de ses bénéfices de cette année-là³⁰⁸. En 2021, l'entreprise aurait apparemment enregistré une perte si elle n'avait pas reçu de subventions en raison de la mauvaise performance de ses ventes (**tableau 11**).

Tableau 13 – Subventions annuelles reçues par Zhongyu Global Seafood Corp., en pourcentage du bénéfice annuel total

Année	Subventions annuelles reçues (millions de dollars US)	Bénéfice annuel (millions de dollars US)	Subventions annuelles reçues par rapport au bénéfice annuel (%)
2022	14,94	18,94	78,8
2021	14,95	1,01	1480,2

7. Analyse des chaînes d'approvisionnement en produits halieutiques issus de la pêche INN et de violations des droits humains dans le SOOI

Des contrôles stricts par les États dans lesquels sont commercialisés des produits issus de la pêche INN, et par l'État du port, peuvent réduire efficacement les incitations financières à la pêche INN et aux abus qui y sont associés. Des mesures telles que le Règlement INN de l'UE et l'Accord MREP contribuent à garantir que les produits capturés illégalement soient empêchés de pénétrer les chaînes d'approvisionnement mondiales. Toutefois, le manque de transparence de l'ensemble du secteur rend cette tâche difficile, et cette entreprise est encore compliquée par les transbordements en mer, qui permet de blanchir le poisson issu de la pêche INN parmi des prises légales, ce qui rend presque impossible de discerner son origine³⁰⁹.

Cette section met en évidence des situations où des produits liés à des navires chinois et à des entreprises chinoises soupçonnés d'illégalité dans la zone SOOI, notamment Shandong Zhonglu, ZOF et CNADC, sont susceptibles d'entrer sur les principaux marchés de produits halieutiques dans le monde, notamment en Europe, en Corée, au Japon, aux États-Unis et à Taïwan.

7.1 Les chaînes d'approvisionnement vers l'Europe

Sous les auspices de la DG SANTE (Direction générale de la santé et de la sécurité alimentaire de la Commission européenne), l'UE publie une liste d'établissements non communautaires autorisés à exporter vers l'UE, qui comprend les noms de navires de pêche dont proviennent les produits halieutiques importés. Bien que cette liste concerne l'hygiène alimentaire et que la présence d'un navire sur la liste ne signifie pas que la chaîne

d'approvisionnement est active, elle peut servir d'indicateur utile pour signaler que des produits de la mer provenant d'un navire donné sont susceptibles d'entrer sur le marché de l'UE.

Sur les 55 navires identifiés par EJF comme étant liés à la pêche INN et aux violations des droits humains, et actuellement autorisés à opérer dans le SOOI, 40 (73 %) figurent actuellement sur la liste des exportateurs agréés de la DG SANTE³¹⁰. Parmi ces navires, 36 sont des palangriers battant pavillon chinois et ciblant le thon et les espèces apparentées relevant de la juridiction de la CTOI, et 4 sont des chalutiers opérant à Madagascar sous pavillon malgache. Deux entrepôts frigorifiques basés à Madagascar et liés à des navires chinois accusés de pêche illégale figurent également sur la liste des exportateurs certifiés.

En ce qui concerne les entreprises liées à la pêche INN et aux violations des droits humains qui exportent vers l'UE, le thon de ZOF aurait été vendu sur les marchés de l'UE ces dernières années, par l'intermédiaire de négociants tels que Kibu Pte Ltd, qui en 2020 et 2021 a acheté à ZOF pour environ 26,1 millions de dollars US de filets de thon pré-cuits congelés destinés à la mise en conserve³¹¹. Kibu fait partie du groupe espagnol Grupo Frinsa³¹², qui se décrit comme « l'un des plus grands fabricants européens de conserves de thon et de crustacés »³¹³. Kibu est le point d'ancrage du groupe à proximité des centres asiatiques de transformation du thon et des zones de pêche. Le groupe possède ses propres marques de thon en conserve, notamment Frinsa la Conservera, Frinsa Proteína Natural, Ribeira, Seaside et The Nice Fisherman, qui ont toutes fait leur apparition dans les rayons des supermarchés britanniques, notamment Iceland³¹⁴ et Marks & Spencer³¹⁵. De plus, le groupe fabrique également des « produits sous marque de distributeur » de poisson et de fruits de mer en conserve pour les principaux détaillants européens tels que Carrefour, Alcampo, Lidl et El Corte Inglés³¹⁶.

En 2020, les principaux marchés des produits Frinsa étaient l'Espagne et le Portugal, qui ont généré 38,9 % des recettes de l'entreprise, tandis que les autres pays de l'UE représentaient 58,4 %³¹⁷.

Des liens ont été identifiés entre ZOF et d'autres acheteurs espagnols. Par exemple, en 2019, Jealsa Rianxeira S.A.U., une entreprise espagnole de pêche et de conserverie, a acheté pour environ 4,6 millions de dollars US de filets de thon précuits congelés à ZOF³¹⁸. L'entreprise possède des marques vendues sur les continents eurasiatique et sud-américain : Rianxeira et Ecuris en Espagne³¹⁹, Mare Aperto en Italie³²⁰, et Soluco la Mer et Chancerelle Frères en France³²¹. Une autre conserverie espagnole, Hijos de Carlos Albo S.L.U., a acheté pour environ 12,1 millions de dollars US de thon précuit entier et congelé à ZOF entre 2018 et 2021³²². Hijos de Carlos Albo S.L.U. est détenue à 100 % par Shanghai Kaichuang Deep Sea Fisheries Co. Ltd depuis juin 2016³²³, et en fin de compte par l'entreprise d'État chinoise Bright Food (Group) Co. Ltd³²⁴. La société possède la marque Albo³²⁵, qui fournit ses produits à de grands détaillants, dont le supermarché espagnol Eroski³²⁶ et Carrefour Espagne³²⁷.

Zhongyu Global Seafood Corp, une autre société liée à des irrégularités, a acquis 51 % des actions d'un distributeur portugais de produits de la mer, Mar Fresco, en 2016 – cet achat était considéré comme la première fois qu'une entreprise publique chinoise entrait dans le secteur des produits de la mer sur le marché de l'UE³²⁸. Depuis lors, Zhongyu Global Seafood Corp. vend ses produits à base de crustacés par l'intermédiaire de Mar Fresco.³²⁹ L'entreprise vend des crevettes surgelées sous la marque Mar Fresco, mais surtout, elle fournit des produits de la mer à des marques privées. Les crustacés de Madagascar et du Mozambique de la marque Mar Fresco se trouvent dans des supermarchés portugais en ligne tels que 360hyper³³⁰ et Minipreço³³¹.

7.2 Les chaînes d'approvisionnement vers les États-Unis

Le thon de ZOF et de Shandong Zhonglu serait entré sur le marché américain par l'intermédiaire de FCF Co. Ltd^{332,333}, un conglomérat taïwanais de produits de la mer et l'un des plus grands négociants de thon au monde, qui possède également la conserverie de thon enregistrée aux États-Unis Bumble Bee Foods – un important fournisseur de thon en conserve pour les grands détaillants tels que Walmart³³⁴. Entre 2018 et 2021, ZOF a vendu pour environ 327,5 millions de dollars US de filets de thon précuits, de thon entier congelé et de thon transformé à ultra-basse température à FCF Co. Ltd, ce qui représente 5 % des achats annuels de FCF au cours de ces quatre années³³⁵. De même, FCF Co. est également le plus important distributeur de Shandong Zhonglu, puisqu'il a acheté pour 21,7 millions de dollars US de thon en 2021, soit 15 % des ventes annuelles de Shandong Zhonglu. Entre janvier 2017 et mai 2019, ZOF

a expédié environ 6 287 tonnes de thon listao et de thon germon précuits congelés à Bumble Bee Foods LLC, selon les données des douanes américaines³³⁶.

ZOF a également vendu pour environ 46,6 millions de dollars US de thon au total en 2018, 2020 et 2021 à Tri Marine International (PTE) Ltd³³⁷, une entreprise basée à Singapour et faisant partie du groupe Tri Marine, une société américaine qui est l'un des plus grands fournisseurs de thon au monde³³⁸. Tri Marine Group appartient à son tour à un conglomérat mondial, le groupe Bolton, dont le siège se trouve en Italie³³⁹. Le groupe Bolton possède plusieurs marques populaires de boîtes de thon et de produits dérivés, dont Rio Mare. Ces produits peuvent être achetés auprès des principaux détaillants aux États-Unis, notamment Walmart³⁴⁰ et Amazon³⁴¹.

Le thon de ZOF pourrait également être lié au marché américain des aliments pour animaux de compagnie. ZOF aurait commercé avec une entreprise mexicaine de transformation alimentaire, Pescados Industrializados SA Cv, ces dernières années – lui fournissant plus de 6 227 tonnes de thon entre juin 2020 et mai 2023³⁴². Au cours de cette période, Pescados Industrializados a fourni des « déchets de thon » (*desperdicios de atún*) à Nestlé Purina Petcare³⁴³, une filiale américaine d'aliments pour animaux de compagnie du géant multinational suisse de l'alimentation Nestlé³⁴⁴.

Tout comme le thon de ZOF, le thon albacore de Shandong Zhonglu est également potentiellement lié au marché nord-américain par l'intermédiaire de transformateurs vietnamiens. Par exemple, la filiale de Shandong Zhonglu, Shandong Zhonglu Oceanic (Yantai) Foods Co. Ltd, a expédié des filets de thon albacore congelés d'une valeur de 1,7 million de dollars US à Think Hung Co. Ltd entre 2022 et 2023³⁴⁵. Ce transformateur vietnamien reçoit des commandes d'un importateur et distributeur de fruits de mer basé en Floride, aux États-Unis, appelé Sea Delight, dont le site web mentionne que « Think Hung Co. est un fournisseur clé de thon albacore congelé pour Sea Delight »³⁴⁶.

Think Hung a expédié pour 35,6 millions de dollars US de thon albacore entre 2022 et 2024, conditionné de différentes façons, à Sea Delight, qui a ensuite distribué des produits à base de thon principalement à des clients américains et canadiens³⁴⁷. Par ailleurs, Shandong Zhonglu a fourni à un autre transformateur vietnamien, Ba Hai Jsc, du thon albacore et de l'espadon d'une valeur de 1,2 million de dollars US entre 2020 et 2023. Le plus gros client du poisson transformé de Ba Hai est un distributeur canadien de produits de la mer, Toppits Foods Ltd, qui a importé pour 3,5 millions de dollars US de thon de Ba Hai entre 2020 et 2023. Toppits Foods effectue également des opérations de transformation à valeur ajoutée et ses produits, distribués sous une marque au nom de l'entreprise, peuvent être trouvés chez les principaux grossistes ou détaillants d'Amérique du Nord, tels que Costco³⁴⁸.

7.3 Les chaînes d'approvisionnement vers le Japon et la Corée du Sud

Dans son prospectus d'introduction en bourse, ZOF a indiqué qu'elle vendait en moyenne 51,3 millions de dollars US de thon par an au marché japonais entre 2019 et 2021, un chiffre qui correspond à environ 10,2 % de ses revenus, ce qui fait du Japon le principal marché d'exportation de ZOF. De même, trois des cinq principaux clients de Shandong Zhonglu sont des entreprises japonaises, à savoir Notos & Company Limited³⁴⁹, WEC Foods Corporation³⁵⁰ et Dohsui Co. Ltd³⁵¹, qui à elles trois ont acheté pour 34 millions de dollars de thon à l'entreprise, ce qui équivaut à environ 23,5 % des recettes de Shandong Zhonglu en 2021³⁵². Le thon que ZOF et Shandong Zhonglu vendent au Japon est essentiellement de qualité sashimi et se compose principalement de thon obèse et de thon albacore capturés par des palangriers.

Le conglomérat multinational japonais Mitsubishi Corporation est également l'un des clients de ZOF au Japon. Il a acheté pour environ 192,5 millions de dollars US de thon à l'entreprise chinoise entre 2018 et 2021, principalement du thon préconditionné à ultra-basse température et du poisson entier congelé³⁵³. Parmi les autres clients japonais de ZOF figurent trois grandes entreprises japonaises de pêche,

de transformation et de commerce de produits de la mer, Maruha Nichiro Corporation, Uoichi Co., et Hiroichi Co.

Maruha Nichiro Corporation, la plus importante entreprise de produits de la mer au monde en chiffre d'affaires³⁵⁴, a acheté pour environ 2,1 millions de dollars US de calamars, de thon précuit congelé et de thon conditionné à ultra-basse température auprès de ZOF entre 2018 et 2021³⁵⁵. Maruha Nichiro est très présent sur le marché japonais³⁵⁶, ses produits étant distribués par les principales chaînes japonaises, notamment Rakuten³⁵⁷ et Amazon³⁵⁸. Uoichi Co. Ltd est un grossiste japonais en fruits de mer qui a acheté pour 1,35 million de dollars US de thon conditionné à ultra-basse température entre 2020 et 2021. Hiroichi Co. Ltd, un importateur et négociant de thon japonais situé à Shimizu³⁵⁹, a acheté pour environ 3,4 millions de dollars US de thon congelé à ZOF entre 2019 et 2021³⁶⁰. L'entreprise est détenue par la société de pêche taïwanaise Ocean Treasure Co. Ltd³⁶¹.

ZOF a également des liens avec la chaîne d'approvisionnement du marché sud-coréen des produits de la mer, bien qu'à plus petite échelle. De 2018 à 2021, SNB International Co. Ltd, un transformateur de thon coréen, a acheté à ZOF du thon congelé pour une valeur d'environ 11 millions de dollars US³⁶².

Port de pêche à Tokyo, Japon



Utilisation des technologies satellite pour retracer les chaînes d'approvisionnement en produits de la mer à haut risque issus de la flotte chinoise de pêche lointaine et susceptibles d'entrer sur les marchés japonais, sud-coréen et taiwanais

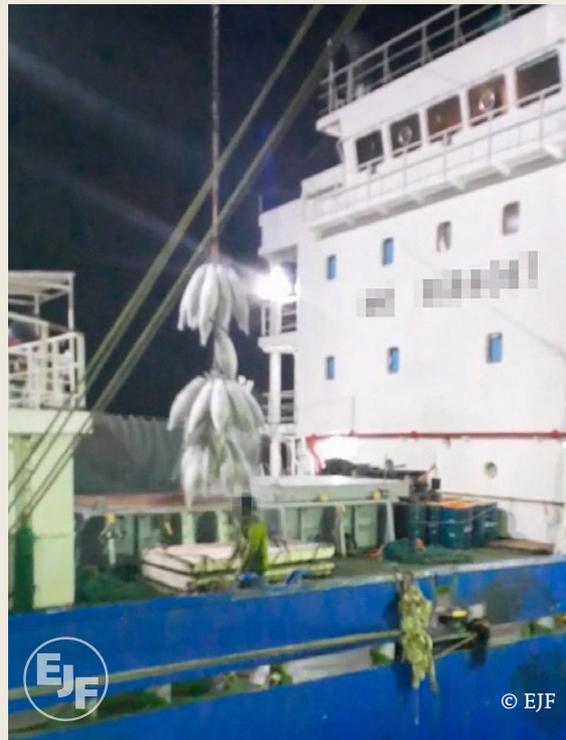
L'utilisation de logiciels de suivi qui agrègent, analysent et affichent les signaux AIS transmis par les navires de pêche est devenue un outil majeur dans la lutte contre la pêche INN et les infractions qui y sont associées³⁶³. Le suivi en temps quasi réel des mouvements des navires peut aider les parties prenantes à détecter d'éventuelles incursions dans les zones réservées aux pêcheurs artisans, les AMP et les ZEE (dans le cas de ces dernières, en particulier lorsque les listes de licences côtières sont publiées et tenues à jour).

En plus de détecter la pêche illégale, un certain nombre de ces logiciels permettent désormais aux utilisateurs d'établir des liens entre les navires à haut risque et des pays de commercialisation clés grâce à l'identification et à l'analyse des transbordements suspects en mer. À l'aide de l'algorithme de détection des transbordements probables de la plateforme Starboard³⁶⁴, EJF a effectué une analyse pour identifier les ports (et les sites de déchargement probables) visités en 2023 par les bateaux frigorifiques soupçonnés d'avoir participé à des transbordements avec les navires de la flotte chinoise de pêche lointaine liés à la pêche INN et aux violations des droits humains identifiés dans ce rapport.

L'analyse a révélé qu'au total, 25 navires impliqués par le présent rapport dans la pêche INN et/ou des violations des droits humains ont effectué 72 transbordements en mer dans l'océan Indien au cours de l'année 2023. Il s'agit probablement d'une sous-estimation, car l'algorithme de « transbordement probable » ne détecte que les cas où les deux navires ont leur transpondeur AIS allumé au moment de la manœuvre, alors que dans un certain nombre de cas, il y avait des lacunes significatives dans le signal AIS associé aux navires de pêche.

Après les 72 cas de transbordement, un grand nombre des navires frigorifiques concernés ont fini par atteindre des ports situés dans des pays de commercialisation clés du marché non chinois, notamment le Japon, la Corée du Sud et Taïwan. En 2023, 22 navires soupçonnés de pratiquer la pêche INN et/ou de violer les droits humains auraient participé à des transbordements avec des navires frigorifiques à destination de la Corée du Sud, 20 avec des navires à destination du Japon, et 9 avec des navires à destination de Taïwan. Il s'agit notamment de navires accusés de pratiquer le prélèvement d'ailerons de requins à une échelle industrielle et de forcer l'équipage à travailler dans des conditions proches de l'esclavage moderne. Il existe un risque potentiel élevé que des produits de la mer capturés illégalement, ou dans le cadre d'un travail forcé, pénètrent sur ces marchés importants.

Les 72 transbordements ont impliqué une flotte relativement restreinte de navires frigorifiques, à savoir 6 navires ayant participé aux rencontres avec la flotte hauturière de pêche lointaine – tous autorisés par la CTOI. Quatre de ces six navires appartenaient à des propriétaires chinois, mais battaient pavillon panaméen, et deux autres appartenaient à des propriétaires sud-coréens et battaient pavillon sud-coréen.



Thon en cours de transfert d'un palangrier chinois vers un navire frigorifique coréen dans le SOOI



8. Conclusions et recommandations

© EJF

L'importance d'une économie bleue florissante pour les États côtiers du SOOI est évidente, et l'océan est un moyen de survie pour des millions de personnes dans la région, y compris parmi les plus pauvres. Alors qu'un nombre croissant d'investissements, d'infrastructures et d'institutions politiques sont mis en place pour protéger et multiplier les avantages tirés de l'océan, des questions difficiles se posent quant à la manière dont ces avantages sont obtenus, aux personnes qui en profitent, et à celles qui en paient les coûts économiques, écologiques et sociaux.

Les investissements chinois ont transformé à des degrés divers les paysages terrestres et maritimes de tous les pays du SOOI, dans le cadre de liens socio-économiques et politiques profonds, complexes et parfois opaques. Si ces liens ont apporté certains avantages à la région, ils ont également favorisé la corruption, l'illégalité et l'accumulation de dettes énormes, créant ainsi des conditions défavorables à l'extraction des ressources, au développement et au commerce durables.

Ce rapport s'est efforcé de cartographier la présence et les agissements de la flotte chinoise de pêche lointaine dans le SOOI, dans le contexte plus large des investissements chinois onshore et de l'implication de la Chine dans la région. L'étude a révélé que, bien qu'ils opèrent dans le contexte d'un discours fondé sur des rapports « gagnant-gagnant » pour toutes les parties et de « développement durable », mis en avant par les gouvernements chinois et locaux, et d'une approche de « tolérance zéro » à l'égard de la pêche INN mise en avant par la Chine, les navires chinois de pêche lointaine dans le SOOI ont une forte propension à la pêche illégale et aux violations des droits humains, ce qui reflète les tendances observées dans l'ensemble de la flotte

à l'échelle mondiale. Ces pratiques ont un coût énorme pour les écosystèmes marins qui sont essentiels à une économie bleue florissante, et entraînent des répercussions sur les communautés côtières du SOOI et d'autres régions. Par ailleurs, l'étude a révélé que les membres d'équipage, souvent rendus vulnérables par la précarité de l'emploi et des conditions de travail, et l'éloignement de leur travail, sont régulièrement exploités jusqu'à l'épuisement, trompés et effroyablement maltraités, tout en étant piégés en mer pendant des mois, voire des années.

Toute initiative en faveur de l'économie bleue doit reposer sur des fondations légales, équitables et durables. Sans cette base, la viabilité économique à long terme de la pêche et d'autres activités maritimes risque d'être compromise par des gouvernements et des entreprises en quête de gains à court terme. Bien que la flotte chinoise de pêche lointaine ne soit certainement pas la seule coupable d'activités de pêche non durables dans le SOOI, le pourcentage élevé de navires chinois liés à des activités cruelles et illégales, ainsi que la présence financière et politique de la Chine dans la région, nécessitent que leurs activités fassent l'objet d'une plus grande attention de la part de la CTOI, des États côtiers, des États de commercialisation, des États du pavillon et des États du port. Cela doit notamment passer, au minimum, par l'intégration de mesures de transparence dans les réglementations et cadres de gouvernance des pêches pertinents afin de permettre à toutes les parties prenantes de mieux comprendre qui pêche quoi, où, et comment. Les recommandations suivantes peuvent, si elles sont mises en œuvre, servir à limiter la pêche INN et les violations des droits humains, non seulement par la flotte chinoise de pêche lointaine, mais aussi par tous les navires industriels opérant dans le SOOI.

Recommandations

Aux membres de la CTOI :

- Améliorer le respect des exigences en matière de propriété effective au titre de la résolution 19/04 concernant le registre CTOI des navires autorisés à opérer dans la zone de compétence de la CTOI.
- Modifier la résolution 07/01 visant à promouvoir le respect par les ressortissants des CPC des MCG de la CTOI afin d'empêcher leurs ressortissants de continuer à tirer profit de la pêche INN ou de la soutenir.
- Porter à 20 % d'ici à 2025 la fraction de la flotte palangrière devant accueillir des observateurs afin de mieux prévenir, décourager et détecter la pêche INN et les abus qui y sont associés, et d'améliorer la déclaration des prises accessoires et d'autres lacunes dans les données relatives aux pêcheries de la région.
- Renforcer la résolution 23/05 sur la mise en place d'un programme de transbordements des grands navires de pêche afin d'améliorer encore le suivi, le contrôle et la surveillance et de réduire les possibilités d'activités de pêche INN.
- À plus long terme, interdire les opérations de transbordement en mer en introduisant progressivement, à titre d'étape intermédiaire et par paliers graduellement croissants, des niveaux minimaux obligatoires de volume de captures débarquées ou transbordées dans les ports afin de réduire la dépendance de certaines grandes flottes de palangriers thoniers, telles que la flotte hauturière chinoise, à l'égard de ces opérations.
- Adopter des limites au nombre maximal de jours en mer sans retour au port pour les navires de pêche. Des restrictions devraient interdire à tous les navires de pêche d'opérer en mer pendant plus de 12 mois d'affilée.
- Modifier la résolution 17/05 sur la conservation des requins capturés en association avec les pêcheries gérées par la CTOI afin de garantir une conservation efficace et une gestion durable des requins, et inscrire la politique des « nageoires naturellement attachées » (fins naturally attached) dans le cadre régional de gestion des pêcheries.
- Adopter une nouvelle recommandation visant à améliorer la traçabilité grâce à un système de documentation électronique des captures et à mettre en place un système partiellement centralisé de surveillance des navires et un système d'arraisonnement et d'inspection en haute mer afin de renforcer le suivi, le contrôle et la surveillance des pêcheries de thon et d'espèces apparentées de l'océan Indien.
- Conformément à la résolution 23/06 sur la conservation des cétacés, examiner toutes les informations disponibles sur le statut des cétacés dans la zone de compétence de la CTOI et, sur cette base, adopter des mesures protégeant efficacement les mammifères marins des effets négatifs des interactions avec toutes les pêcheries de la CTOI et des comportements décrits dans le présent rapport.
- Suivre l'exemple de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique et de la Commission des pêches du Pacifique occidental et central et adopter une résolution sur les normes de travail dans les pêcheries de la CTOI ou, à titre d'étape intermédiaire, une recommandation.

Aux États agissant comme pavillons locaux de la flotte chinoise de pêche lointaine :

- Exiger de tous les navires enregistrés, et dans le cadre de toutes les demandes d'inscription au registre de la flotte, des détails sur les accords de propriété, y compris l'identité et la nationalité des propriétaires effectifs, ainsi que des documents justifiant de la destination des bénéfices tirés des activités de pêche. S'il n'est pas clairement garanti que le propriétaire effectif d'un navire peut être identifié et tenu de rendre des comptes si nécessaire, l'État doit retirer le navire de son registre ou refuser de l'immatriculer.
- Vérifier les antécédents de toute personne ou société créant une nouvelle société de pêche ou reprenant une société de pêche existante et veiller à ce que les autorités compétentes soient immédiatement informées de toute proposition de modification des accords de propriété existants.
- Coopérer et échanger des informations sur les navires avec les autorités chargées de la pêche et de l'immatriculation des navires de l'État du pavillon demandeur et d'autres États concernés – y compris la Chine – avant qu'un navire ne soit autorisé à entrer dans la flotte. S'abstenir de délivrer des certificats de radiation aux navires qui ne se sont pas acquittés de toutes leurs amendes et obligations. Les États du pavillon candidats doivent refuser les demandes de ces navires.
- Soumettre à un examen renforcé les navires ayant des antécédents de changement fréquent de pavillon afin de lutter contre les changements de pavillon abusifs.
- Publier des listes en ligne des navires immatriculés sous leur pavillon et mettre les informations pertinentes à disposition dans le registre mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement de la FAO, en imposant des numéros OMI pour tous les navires éligibles et des identifiants nationaux uniques pour tous les autres navires.
- Veiller à ce que toutes les infractions présumées en matière de pêche commises par des navires étrangers, y compris les navires de la flotte chinoise de pêche lointaine battant pavillon local, fassent l'objet d'une enquête approfondie et que des sanctions dissuasives soient imposées lorsque les infractions sont confirmées, que les affaires soient réglées à l'amiable ou devant les tribunaux. Modifier si nécessaire la législation nationale pour prévoir des amendes minimales proportionnelles à la gravité de l'infraction et au chiffre d'affaires annuel de l'auteur de l'infraction, lorsque ce dernier est une société.
- Ratifier et mettre en œuvre tous les accords internationaux pertinents qui fixent des normes pour les navires de pêche et les conditions de travail de l'équipage, notamment l'Accord du Cap sur la sécurité des navires de pêche, la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille

(STCW-F), les conventions fondamentales de l'OIT et d'autres conventions pertinentes telles que la Convention concernant le travail dans le secteur de la pêche (C188) et la Convention concernant l'élimination de la violence et du harcèlement dans le monde du travail (C190).

Aux États côtiers du SOI où opère la flotte chinoise de pêche lointaine :

- Veiller à ce que tous les investissements dans les infrastructures et les activités liées à l'économie bleue soient suffisamment transparents, en mettant à la disposition du public des informations sur le financement, les acteurs concernés, les calendriers, les incidences environnementales et socio-économiques et les mesures d'atténuation.
- Veiller à ce que les études d'impact soient menées de manière indépendante afin que les projets soient examinés dans le contexte des vulnérabilités multiples et interdépendantes auxquelles les communautés côtières sont confrontées. Ces évaluations doivent être menées de manière véritablement participative, en s'efforçant d'inclure les groupes marginalisés au sein des communautés, y compris les femmes et les personnes âgées.
- Veiller à ce que les soupçons d'infractions commises par des navires de la flotte chinoise de pêche lointaine fassent l'objet d'une enquête approfondie, conformément au droit et procédures applicables, et que des sanctions dissuasives soient imposées lorsque les infractions sont confirmées, que l'affaire soit réglée à l'amiable ou devant les tribunaux. Modifier si nécessaire la législation nationale pour prévoir des amendes minimales proportionnelles à la gravité de l'infraction et au chiffre d'affaires annuel de l'auteur de l'infraction, lorsque ce dernier est une société.
- Veiller à ce que le nombre de licences de pêche délivrées, y compris aux navires de la flotte chinoise de pêche lointaine, soit compatible avec le caractère durable des pêcheries, conformément aux meilleurs avis scientifiques disponibles, et aux capacités de suivi, de contrôle et de surveillance.
- Veiller, par une législation appropriée et des contrôles et une mise en œuvre effective, à ce que les ZEC interdisent strictement toute activité industrielle et, le cas échéant, étendre la ZEC pour qu'elle représente fidèlement les zones de pêche des pêcheurs artisans, en tenant compte du fait que ces zones continueront d'évoluer face au réchauffement climatique et à l'appauvrissement des populations de poissons.
- Supprimer progressivement l'utilisation des chaluts de fond industriels dans les zones côtières, compte tenu de leurs effets écologiques négatifs largement reconnus, afin de préserver les écosystèmes vitaux et la biodiversité qui les habite.

Aux États du port de la région SOOI visités par la flotte chinoise de pêche lointaine :

- Adopter des exigences minimales en matière de transparence pour les navires opérant dans leur ZEE, y compris la publication d'informations complètes, actualisées et accessibles sur les autorisations et la propriété effective, et exiger que tous les navires éligibles ayant accès aux eaux nationales aient un numéro OMI.
- Procéder à des vérifications approfondies des antécédents des navires demandant à pêcher dans les eaux nationales, afin de s'assurer que les navires dont les propriétaires effectifs sont liés à la pêche INN se voient refuser l'autorisation.
- Publier des informations actualisées concernant les infractions en matière de pêche commises par les navires de pêche lointaine et les sanctions correspondantes, en veillant à ce que les informations publiées soient complètes, précises et accessibles.
- Le cas échéant, clarifier le rôle et les responsabilités de leurs ressortissants agissant en tant que représentants locaux d'entités étrangères et leur permettant d'accéder à la ZEE, en élaborant, si nécessaire, des instruments réglementaires.
- Soutenir les progrès en matière de coopération régionale et d'échange d'informations sur les activités de pêche par l'intermédiaire des organismes régionaux de pêche compétents, ainsi qu'avec les autorités nationales et les organismes internationaux concernés.
- Tirer profit du potentiel des plateformes régionales et internationales de partage d'informations, telles que le Centre régional de coordination du suivi, du contrôle et de la surveillance des pêches de la Communauté de développement de l'Afrique australe, les ORGP, et Interpol, afin de mener des vérifications au titre de leur devoir de vigilance et émettre sans délai une alerte en cas de défaut de conformité.
- Développer des mécanismes permettant aux membres d'équipage et aux observateurs de la pêche employés ou présents à bord des navires des flottes de pêche lointaine de fournir en toute sécurité et de manière anonyme des informations sur la pêche INN et les violations des droits humains commises à bord. Ce mécanisme devrait comprendre des mesures visant à lutter contre les incitations et les moteurs de la corruption et de la non-déclaration de ces infractions, y compris les pots-de-vin, les violences physiques et verbales à l'encontre des membres d'équipage et des observateurs, et la rétention des salaires.
- Mettre en œuvre de manière effective l'Accord MREP ; de la même manière et le cas échéant, mettre en œuvre de manière effective les MCG sur les mesures du ressort de l'État du port adoptées par les ORGP.
- En particulier, en déterminant les navires à inspecter, renforcer la surveillance des entreprises identifiées comme étant associées à des activités de pêche INN et/ou à des violations des droits humains. Ce faisant, les États du port devraient continuer à développer des relations de travail avec les autorités d'autres États du port ou côtiers clés à des fins de vérification.
- Lorsqu'un État du port a des motifs raisonnables de croire qu'un navire de la flotte chinoise de pêche lointaine cherchant à entrer dans son port s'est livré à la pêche INN ou à des infractions connexes, il doit refuser l'entrée de ce navire au port ou l'autoriser exclusivement dans le but d'inspecter le navire et de prendre d'autres mesures appropriées pour prévenir, décourager et éliminer la pêche INN et les infractions connexes.
- Si un tel navire se trouve dans un port, lui refuser l'utilisation du port à des fins de débarquement, de transbordement, de conditionnement et de transformation du poisson, ainsi que pour d'autres services portuaires, y compris, entre autres, l'avitaillement, l'entretien et la mise en cale sèche.
- Nonobstant ce qui précède, un État du port ne doit pas refuser à un navire l'entrée au port en cas de soupçons ou de probabilité de violations des droits humains à bord de ce navire – par exemple lorsqu'un navire ou une flotte a déjà fait l'objet d'abus documentés, ou lorsque d'autres indicateurs de travail forcé, tels qu'un navire passant une période prolongée en mer (plus de 12 mois), ont été identifiés.
- Tirer profit du potentiel des plateformes régionales et internationales de partage d'informations, telles que le Centre régional de coordination du suivi, du contrôle et de la surveillance des pêches de la Communauté de développement de l'Afrique australe, les ORGP, et Interpol, afin de mener des vérifications au titre de leur devoir de vigilance et émettre sans délai une alerte en cas de défaut de conformité.

Aux États dont les marchés sont approvisionnés par la flotte chinoise de pêche lointaine opérant dans le SOOI :

- Adopter des mécanismes de contrôle des importations ou, lorsqu'ils existent, les renforcer et s'efforcer de les aligner afin d'en éliminer les lacunes, d'en assurer la clarté, et de permettre l'échange d'informations, la facilitation du commerce légal et l'interopérabilité.
- Renforcer la surveillance des importations de produits halieutiques issus de navires soupçonnés de pratiquer la pêche INN ou de violer les droits humains, par des contrôles, des vérifications et des procédures d'inspection normalisés, conformément à des critères de risque prédéfinis.
- Dans ce contexte, les vérifications doivent porter en priorité sur les produits halieutiques provenant de flottes et d'entreprises identifiées dans le présent rapport comme étant potentiellement impliquées ou associées à des activités de pêche INN, et/ou à des violations des droits humains.
- Lorsqu'il existe des preuves documentées de non-respect des lois et des mesures de gestion applicables, fermer leurs marchés aux produits en question et en informer l'État du pavillon ainsi que, le cas échéant, les autres pays concernés.
- Assurer un échange d'informations régulier et en temps utile avec d'autres États de commercialisation avérés ou potentiels, y compris sur les lots rejetés, ce qui peut permettre aux autorités d'empêcher la réorientation des marchandises vers d'autres marchés et de restreindre l'accès au marché des acteurs peu scrupuleux, en mettant l'accent sur les bénéficiaires effectifs.
- Renforcer la coordination dans le cadre des mécanismes de coopération bilatérale, et en matière de mesures fondées sur le commerce et de politiques de transparence de la pêche au niveau mondial, y compris au sein des ORGP, afin de tirer parti de la puissance commerciale pour pousser la Chine, par le biais de contrôles aux importations, à mettre en œuvre les réformes nécessaires de son cadre de gouvernance des pêches.
- Dans ce contexte, harmoniser les approches visant à lutter contre la pêche INN et les violations des droits humains dans les eaux territoriales chinoises, notamment en prenant des mesures pour inciter la Chine à rendre publique, entre autres, la liste noire chinoise des contrevenants en matière de pêche INN, la liste des navires chinois de pêche lointaine autorisés et les accords de pêche conclus par le pays.
- Apporter un soutien aux États côtiers où la présence de la flotte chinoise de pêche lointaine est importante afin d'accroître leur capacité à lutter contre la pêche INN et à réformer en profondeur leurs politiques de la pêche.



Alignement sur les meilleures pratiques et coopération avec les partenaires internationaux

- Veiller à ce que les informations sur les navires de la flotte chinoise de pêche lointaine transmises par la Chine au registre mondial de la FAO des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement soient complètes et à jour.
- Coopérer avec les gouvernements étrangers concernés pour clarifier la nature et l'étendue de la propriété et des intérêts chinois dans leur secteur halieutique, de manière à faire appliquer les instruments juridiques pertinents.
- Faire des numéros OMI une condition préalable à l'octroi aux navires de pêche d'une autorisation d'opérer dans des eaux étrangères (ou des identifiants uniques de navires équivalents lorsque le navire n'est pas éligible au système de numéros OMI d'identification des navires).
- Ratifier et mettre en œuvre la Convention de l'OIT concernant le travail dans le secteur de la pêche (C188) et les autres conventions pertinentes de l'OIT visant à lutter contre les abus de main-d'œuvre, ainsi que l'Accord du Cap sur la sécurité des navires de pêche et la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F). D'autres mesures de protection des travailleurs à bord des navires pourraient inclure la création d'une infraction spécifique pour le recours au travail forcé ou à la servitude pour dettes par les opérateurs, et l'obligation d'établir des listes d'équipage pour les navires de pêche lointaine.

Sanctions

- Mettre à jour le cadre juridique national, si nécessaire, afin de garantir que les ressortissants chinois ou toute personne physique ou morale relevant de la juridiction de la Chine, qui sont responsables, tirent profit, soutiennent ou participent à des activités de pêche INN menées par des navires de pêche battant pavillon de pays étrangers (par exemple, en tant qu'opérateurs, bénéficiaires effectifs, propriétaires, prestataires de services logistiques ou autres, y compris les prestataires d'assurance et de services financiers) puissent être poursuivis et faire l'objet de sanctions effectives et dissuasives.
- Veiller à ce que les aides publiques sous forme de subventions, de prêts et d'autres fonds ne soient pas accessibles aux entreprises ayant des antécédents d'infractions à la pêche INN ou des atteintes aux droits des travailleurs, dans le cadre de l'élimination des subventions néfastes.

- Poursuivre la mise à jour et la publication des informations relatives aux infractions à la législation des pêches et sanctions concernant les navires de sa flotte de pêche lointaine, afin de garantir que les informations publiées sont complètes, crédibles et accessibles.

Durabilité et transparence

- Établir des principes directeurs et des exigences claires pour les accords de pêche (tant ceux impliquant l'État chinois que les entreprises privées) afin de garantir que les opérations de sa flotte de pêche lointaine sont transparentes, légales et durables.
- Réformer le système d'examen et d'approbation des projets de pêche lointaine afin d'y inclure des critères spécifiques permettant de lutter efficacement contre les changements de pavillon abusifs de la part de la flotte chinoise de pêche lointaine, notamment en exigeant des opérateurs qu'ils fournissent des informations sur les activités des navires menées sous le pavillon de pays tiers (données sur les captures, l'effort de pêche, les infractions liées à la pêche INN) et en demandant au MARA de procéder à des vérifications approfondies des activités des navires menées sous des pavillons présentant des problèmes notoires de conformité.
- Rendre obligatoire la publication d'informations sur les projets de pêche lointaine approuvés, y compris la période des projets et les détails des navires (par exemple, le nom, le propriétaire effectif, le pavillon, l'identifiant unique, le type d'engin, le tonnage, les possibilités de pêche allouées). Les informations doivent être disponibles dans une base de données actualisée, accessible au public et consultable.

À tous les États côtiers, du pavillon ou de commercialisation :

- Adopter les mesures recommandées dans la Charte mondiale pour la transparence des pêches de la Coalition pour la transparence des pêches (**annexe 2**)³⁶⁵. Ces mesures représentent le moyen le plus immédiatement efficace et pour un coût relativement faible, de lutter contre les pratiques illégales, non durables et immorales citées dans ce rapport ainsi que dans d'autres rapports de EJP.

Annexes

Annexe 1 – Méthodologie détaillée

Méthodes d'identification des navires de la flotte chinoise de pêche lointaine opérant actuellement dans le SOOI

Afin de cartographier les opérations des navires de la flotte chinoise de pêche lointaine dans le SOOI, l'étude s'est concentrée sur ceux qui seraient actifs ou autorisés à pêcher dans la région en 2023. La première étape a consisté à télécharger la liste de tous les navires de pêche considérés comme ayant pêché dans la zone d'étude au cours de la période susmentionnée à partir des plateformes de suivi des navires en ligne GFW et Starboard, sur la base de l'analyse des données AIS³⁶⁶.

Les navires étaient considérés comme faisant partie de la flotte chinoise de pêche lointaine s'ils battaient le pavillon de la Chine ou s'ils affichaient un autre pavillon mais qu'il s'avérait qu'ils étaient détenus ou contrôlés, directement ou indirectement, par des entités chinoises. Les informations sur la propriété des navires, y compris la propriété effective, ont été obtenues à partir de diverses sources, notamment S&P Maritime Portal³⁶⁷ (largement considérée comme la base de données d'informations sur l'identité des navires la plus à jour), les données publiées par le MARA³⁶⁸ et le registre des navires autorisés de la CTOI, qui contient des informations sur l'identité et la propriété de tous les navires de plus de 24 mètres, ou pêchant en dehors de leur juridiction nationale, qui sont autorisés à cibler le thon et les espèces apparentées dans l'océan Indien³⁶⁹.

En plus de ce qui précède, des informations ont été obtenues à partir des listes de licences et d'autorisations de navires des États côtiers lorsqu'elles étaient disponibles – en particulier celles de Madagascar (2023), du Mozambique (2023) et des Seychelles (2023) – ainsi qu'à partir du registre des navires autorisés et d'autres documents de la CTOI. Dans tous les cas, les contrôles de propriété ont été effectués comme indiqué ci-dessus. Il convient de noter que le registre de la CTOI répertorie tous les navires ciblant le thon et les espèces apparentées dans l'ensemble de l'océan Indien et que, sur la base des seuls registres de la CTOI, il n'est pas possible de discerner ceux qui opèrent spécifiquement dans le SOOI, tel que délimité dans le présent rapport. Toutefois, le fait que les espèces concernées soient des espèces migrantes, associé à une analyse du suivi de navires disponibles et des données de capture fournies par la CTOI³⁷⁰, indique qu'au cours d'une période de 12 mois, ces navires entreraient probablement dans le SOOI en suivant les voies migratoires des poissons.

Il convient également de noter que même si un navire figure dans le registre de la CTOI ou sur une liste de licences côtières, cela ne signifie pas nécessairement qu'il pêchera dans la région. Toutefois, on s'attend à ce que peu de navires soient répertoriés sans pour autant pêcher, et il a été jugé pertinent d'inclure dans l'analyse tous les navires autorisés à pêcher dans la région, étant donné la possibilité qu'ils y opèrent à l'avenir.

Sous-estimation potentielle de la flotte chinoise de pêche lointaine dans le SOOI

Les méthodes décrites ci-dessus peuvent sous-estimer la présence des navires de pêche chinois dans la région SOOI. Bien que les données AIS puissent constituer un indicateur utile de l'activité des navires, il existe très peu de cas dans le monde où leur utilisation est obligatoire dans le secteur de la pêche. Cela signifie que les navires peuvent opérer pendant de longues périodes tout en ne transmettant que partiellement, voire pas du tout, de signal AIS. Par exemple, une étude publiée en 2024 dans la revue scientifique *Nature* estime qu'environ trois quarts des activités mondiales de pêche industrielle n'apparaissent pas dans les systèmes de surveillance publiques qui affichent les transmissions AIS³⁷¹. Il est possible que les navires chinois opérant dans la région SOOI sans transmettre l'AIS n'apparaissent pas dans les sources de données disponibles et ne soient donc pas inclus dans notre ensemble de données AIS.

Il est également possible que les effectifs de la flotte chinoise de pêche lointaine dans la région aient été sous-estimés en raison des difficultés à prouver que la propriété ou le contrôle d'un navire se trouve en Chine. Cette situation est souvent due à l'utilisation de pavillons de complaisance et de structures d'entreprise opaques, y compris des sociétés-écrans et des coentreprises (*joint ventures*), qui peuvent rendre complexe l'identification des entités exerçant le contrôle effectif des opérations de pêche³⁷². Au cours du processus de collecte et d'analyse des données, un certain nombre de cas ont été rencontrés dans lesquels les informations relatives à la propriété d'un navire appartenant à un propriétaire chinois et opérant sous le pavillon d'un État côtier ou sous un pavillon de complaisance notoire, ne pouvaient être obtenues que par l'intermédiaire de services payants ou de sources de données en langue chinoise.

Méthodes d'identification des investissements chinois onshore dans la région SOOI

Au-delà de la cartographie des activités de la flotte chinoise de pêche lointaine en mer, ce rapport détaille également les informations disponibles sur les investissements chinois dans la région SOOI, en mettant l'accent sur les investissements dans les infrastructures maritimes et de pêche – par exemple les ports, les installations de conditionnement et de transformation, et les sites de débarquement. Pour ce faire, un ensemble standardisé de recherches sur Internet en cinq langues (anglais, français, mandarin, portugais et kiswahili) a été effectué afin d'identifier les investissements chinois dans la région, par exemple [« Chine » « port » « pays cible »], [« Chine » « investissement » « pays cible »], [« Chine » « aide » « pays cible »].

De plus, des données pertinentes sur les investissements chinois ont été extraites d'un certain nombre de bases de données conçues pour cartographier les engagements financiers du pays avec ses partenaires internationaux – en particulier ceux qui prennent la forme de prêts, d'aide ou de fonds de développement. Les bases de données suivantes

ont été utilisées : la Chinese Loans to Africa Database³⁷³, la Chinese Global Power Database³⁷⁴, les données collectées par la SAIS China Africa Research Initiative (SAIS-CARI)³⁷⁵, China's Overseas Development Finance Database³⁷⁶ et le site web AidData³⁷⁷.

Méthodes d'identification des cas suspectés ou confirmés de pêche INN et de violation des droits humains

Les cas de pêche INN présentés dans cette étude proviennent d'une combinaison de sources primaires et secondaires. La recherche primaire a consisté à interroger des marins-pêcheurs indonésiens ($n = 28$), philippins ($n = 16$) et mozambicains ($n = 16$) qui ont travaillé dans la région SOOI sur des navires de la flotte chinoise de pêche lointaine, ou qui ont travaillé en dehors de la région SOOI sur des navires dont on pense aujourd'hui qu'ils opèrent dans la région. Des entretiens semi-structurés ont été menés par les enquêteurs de EJJ dans les pays concernés afin de recueillir des informations détaillées sur la pêche illégale, les violations des droits humains, les processus de recrutement, les conditions de travail et de vie, les informations sur les navires et leurs zones d'activité. Des entretiens semi-structurés ont également été menés avec des pêcheurs artisans ($n = 7$) et des transformateurs de poisson ($n = 5$) dans deux communautés de pêcheurs mozambicains en janvier 2024. Les thèmes abordés comprenaient les interactions entre les pêcheurs artisans et les navires industriels, les changements dans les pratiques de pêche et de transformation du poisson (y compris l'accès au poisson), et les effets négatifs de la pêche industrielle sur les communautés côtières et leurs moyens de subsistance.

La recherche secondaire a consisté à effectuer un ensemble standardisé de recherches sur Internet dans cinq langues (comme indiqué ci-dessus) afin d'identifier les cas de pêche illégale chinoise ou d'atteintes aux droits humains dans la région rapportés dans les médias, les rapports d'ONG et d'autres documents. Des recherches ont également été effectuées pour chacun des navires de la flotte chinoise de pêche lointaine identifiés comme opérant dans la région, par exemple [« nom du navire » « INN »], [« nom du navire » « pêche illégale »], [« nom du navire » « abus »].

En plus des termes de recherche mentionnés ci-dessus, des informations ont été extraites d'un certain nombre d'ensembles de données et de sources accessibles au public. Il s'agit notamment de la liste INN Trygg Mat Tracking (TMT)³⁷⁸, le Criminal Record of Fishing Vessels et la plateforme associée « Spyglass »³⁷⁹, l'outil interactif Outlaw Ocean « Bait to Plate »³⁸⁰, Youtube, et les avis de pêche INN publiés par le MARA couvrant les infractions commises au cours de la période 2017-2019. Les avis MARA comprennent des informations telles que les noms des navires et des sociétés, les sources d'information (par exemple, l'État côtier, ORGP), les détails de l'infraction, la nécessité éventuelle d'une enquête plus approfondie et les décisions de sanction.

Le présent rapport établit une distinction entre les « cas » et les « infractions ». Un cas fait référence à un événement ou à une série d'événements impliquant un navire particulier et, au sein de ce « cas », il peut y avoir plusieurs infractions. Si par exemple un navire a été appréhendé par les autorités chargées de la pêche et accusé et/ou sanctionné pour le prélèvement d'ailerons de requins, la pêche sans licence valide et l'utilisation d'engins interdits, il s'agirait d'un seul cas, et de trois infractions distinctes.

Un comportement est considéré comme constitutif d'une infraction de pêche INN lorsqu'il y a des raisons de penser qu'il est contraire aux lois et réglementations applicables en matière de pêche, aux MCG des ORGP ou à d'autres normes du droit international. Les violations des droits humains (y compris les violations des droits du travail) se réfèrent à des cas où il y a des raisons de croire que le traitement et les conditions d'emploi de l'équipage ne sont pas conformes aux instruments internationaux pertinents et aux meilleures pratiques, en particulier les indicateurs du travail forcé de l'OIT, la Convention concernant le travail dans le secteur de la pêche (C188)³⁸¹, et la Convention concernant l'élimination de la violence et du harcèlement dans le monde du travail (C190)³⁸². L'utilisation du terme « infraction » se réfère indistinctement aux infractions présumées, suspectées ou confirmées, et ne doit donc pas être interprétée comme impliquant que l'activité en question a été jugée illégale par les autorités compétentes.

Limites des données

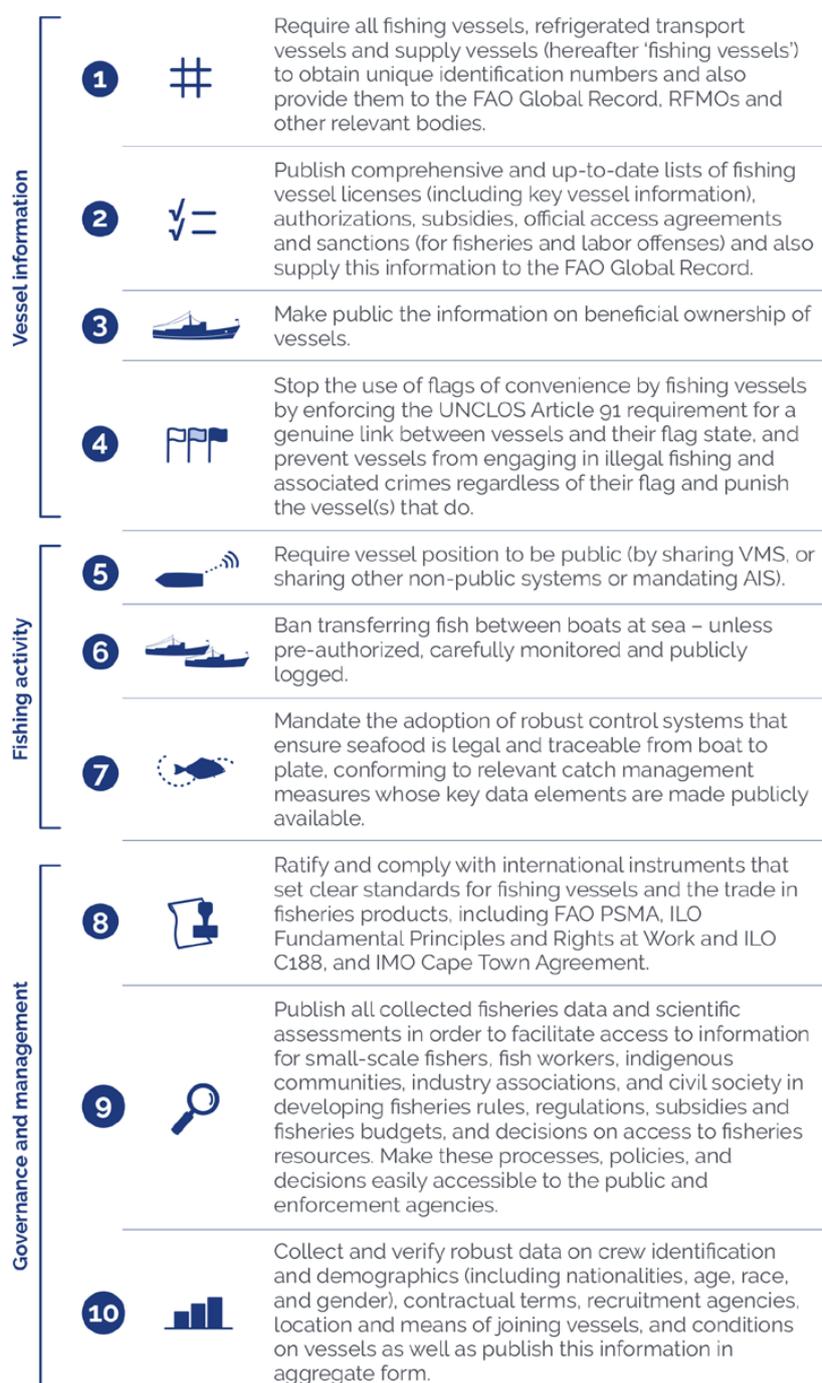
Il est important de reconnaître la diversité des sources d'information sur la pêche INN et les violations des droits humains, et les degrés de confiance variables quant à la qualité des données. Aux fins du présent rapport, les infractions signalées par des sources gouvernementales officielles, et en particulier celles qui ont donné lieu à des sanctions, sont associées à un degré de certitude plus élevé que les infractions signalées par les ONG ou les médias qui n'ont pas été confirmées par l'État côtier ou l'État du pavillon concerné, ou par l'organisme régional compétent en matière de pêche.

De même, les données obtenues par le biais d'entretiens risquent d'inclure des informations erronées du fait que les personnes interrogées n'ont souvent pas travaillé sur des navires de pêche depuis plusieurs années ou qu'elles ont travaillé sur plusieurs navires différents, souvent au sein de la même flotte. Les personnes interrogées peuvent en conséquence éprouver des difficultés à se souvenir avec une parfaite précision d'événements particuliers ou à associer un incident particulier au bon navire. Tous les efforts ont été déployés pour limiter le risque d'erreurs en corroborant les témoignages par des preuves supplémentaires –les membres de l'équipage ont été invités à fournir toute photo ou vidéo disponible susceptible d'étayer leur témoignage, y compris des photos du navire et de leurs contrats. Ces preuves supplémentaires n'étaient toutefois pas disponibles dans tous les cas, et il subsiste donc un risque de témoignages inexacts.

Tableau 14 – Sources d’information sur la pêche INN et les infractions aux droits humains prises en compte dans l’étude

Source	Nombre de cas de pêche INN / violation des droits humains	Pourcentage du nombre total de cas	Nombre d’infractions liées à la pêche INN et aux droits humains
Entretiens avec l’équipage menés par EJF	42	42,9 %	102
Comptes-rendus officiels de sanctions des gouvernements des États côtiers ou de MARA	36	36,7 %	67
Spyglass	9	9,2 %	11
Médias	6	6,1 %	6
YouTube	3	3,1 %	4
Rapport d’ONG	2	2 %	3
Total	98	100 %	193

Annexe 2 – Charte mondiale pour la transparence de la pêche de la Coalition pour la transparence des pêches



- 1 Agnew, D. J., Pearce, J., Pramod, G., Peatman, T. et al. (2009) « Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing », *PLOS One*, vol. 4, e4570, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570>.
- 2 ClientEarth (2023) « Illegal fishing is now a bigger threat to the ocean than piracy – here's why it matters », <https://www.clientearth.org/latest/news/illegal-fishing-is-now-a-bigger-threat-to-the-ocean-than-piracy-here-s-why-it-matters/> (consulté le 28 mars 2024).
- 3 Selig, E. R., Nakayama, S., Wabnitz, C. C. C., Österblom, H. et al. (2022) « Revealing global risks of labor abuse and illegal, unreported, and unregulated fishing », *Nature Communications*, vol. 13, 1612, <https://doi.org/10.1038/s41467-022-28916-2>.
- 4 Stimson (2019) *Shining a Light : The Need for Transparency across Distant Water Fishing*, <https://www.stimson.org/wp-content/files/file-attachments/Stimson%20Distant%20Water%20Fishing%20Report.pdf>.
- 5 White, E. R., Baker-Medard, M., Vakhitova, V., Farquhar, S. et al. (2022) « Distant water industrial fishing in developing countries : A case study of Madagascar », *Ocean & Coastal Management*, vol. 216, 105925, <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105925>.
- 6 FAO (2022) *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2022 : Vers une transformation bleue*, <https://www.fao.org/documents/card/fr/c/CC0461FR>.
- 7 Conseil des affaires de l'État de la République populaire de Chine (2023) « 中国的远洋渔业发展白皮书 » (« Livre blanc sur le développement de la pêche en eaux lointaines en Chine »), http://www.moa.gov.cn/xw/zwdt/202310/t20231024_6438981.htm.
- 8 EJF (2022) *The ever-widening net: Mapping the scale, nature and corporate structures of illegal, unreported and unregulated fishing by the Chinese distant-water fleet*, <https://ejfoundation.org/reports/the-ever-widening-net-mapping-the-scale-nature-and-corporate-structures-of-illegal-unreported-and-unregulated-fishing-by-the-chinese-distant-water-fleet>.
- 9 FAO (2022) *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2022 : Vers une transformation bleue*, <https://www.fao.org/documents/card/fr/c/CC0461FR>.
- 10 *Ibid.*
- 11 EJJ (2022) *The ever-widening net: Mapping the scale, nature and corporate structures of illegal, unreported and unregulated fishing by the Chinese distant-water fleet*, <https://ejfoundation.org/reports/the-ever-widening-net-mapping-the-scale-nature-and-corporate-structures-of-illegal-unreported-and-unregulated-fishing-by-the-chinese-distant-water-fleet>.
- 12 *Ibid.*
- 13 Urbina, I. (2023) « The Crimes behind the Seafood You Eat », *The New Yorker*, 9 octobre 2023, <https://www.newyorker.com/magazine/2023/10/16/the-crimes-behind-the-seafood-you-eat>.
- 14 IUU Fishing Risk Index (2023) « 2023 Results », <https://iuufishingindex.net/ranking> (consulté le 28 mars 2024).
- 15 EJJ (2022) *The ever-widening net: Mapping the scale, nature and corporate structures of illegal, unreported and unregulated fishing by the Chinese distant-water fleet*, <https://ejfoundation.org/reports/the-ever-widening-net-mapping-the-scale-nature-and-corporate-structures-of-illegal-unreported-and-unregulated-fishing-by-the-chinese-distant-water-fleet>.
- 16 McVeigh, K. & Firdaus, F. (2020) « 'Hold on, brother': the final days of the doomed crew on the Long Xing 629 », *The Guardian*, 7 juillet 2020, <https://www.theguardian.com/environment/2020/jul/07/hold-on-brother-final-days-of-doomed-crew-on-chinese-shark-finning-boat>.
- 17 Chew, A. (2021) « Indonesian jumped ship in Somali waters to escape abuse on Chinese fishing vessel: survivor recalls death and violence at sea », *South China Morning Post*, 3 novembre 2021, <https://www.scmp.com/week-asia/people/article/3154620/indonesian-jumped-ship-somali-waters-escape-abuse-chinese-fishing>.
- 18 Diálogo Américas (2023) « Uruguay: Message in a Bottle Highlights Forced Labor in Chinese Fishing Fleet », 14 septembre 2023, <https://dialogo-americas.com/articles/uruguay-message-in-a-bottle-highlights-forced-labor-in-chinese-fishing-fleet/>.
- 19 Harris, A. & Gove, D. (2023) *Ten Years Promoting and Strengthening Regional Cooperation for Securing Sustainable Fisheries in South West Indian Ocean (SWIO) Region*, Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien, https://dzouvy59podg6k.cloudfront.net/downloads/SOOfc_booklet_2015.pdf.
- 20 WWF (2023) *The missing millions from shrimp and tuna fisheries in the South West Indian Ocean: improving understanding of illegal, unreported and unregulated fishing*, https://wwf.awsassets.panda.org/downloads/wwf_iuu_fishing_of_shrimp_and_tuna_in_the_south_west_indian_ocean_may_2023.pdf.
- 21 FAO (2024) « Zone 51 – Océan Indien, ouest », https://fish-commercial-names.ec.europa.eu/fish-names/fishing-areas/fao-area-51_fr (consulté le 28 mars 2024).
- 22 Chinese Loans to Africa Database, <https://www.bu.edu/gdp/chinese-loans-to-africa-database/> (consulté le 28 mars 2024).
- 23 China's Global Power Database, <https://www.bu.edu/cgp/> (consulté le 28 mars 2024).
- 24 Johns Hopkins University, School of Advanced International Studies (2024) « China-Africa Research Initiative », <https://www.sais-carl.org/about> (consulté le 28 mars 2024).
- 25 China's Overseas Development Finance Database, <https://www.bu.edu/gdp/chinas-overseas-development-finance/> (consulté le 28 mars 2024).
- 26 AidData at William & Mary (n. d.) « China Research », <https://www.aiddata.org/china> (consulté le 28 mars 2024).
- 27 Kroodsma, D. A., Mayorga, J., Hochberg, T., Miller, N. A. et al. (2018) « Tracking the global footprint of fisheries », *Science*, vol. 359, pp. 904-908, <https://doi.org/10.1126/science.aao5646>; de Souza, E. N., Boerder, K., Matwin, S. & Worm, B. (2016) « Improving fishing pattern detection from satellite AIS using data mining and machine learning », *PLOS One*, vol. 11, e0185248, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0185248>.
- 28 Patil, P. G., Virdin, J., Diez, S. M., Roberts, J. et al. (2016) *Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean; An Overview*. Washington D.C. : Banque mondiale, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/965641473449861013/pdf/AUS16344-REVISED-v1-BlueEconomy-FullReport-Oct3.pdf>.
- 29 World Bank & Département des affaires économiques et sociales de l'ONU (2017) *The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries*, https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/26843/115545.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- 30 Silver, J. J., Gray, N. J., Campbell, L. M., Fairbanks, L. W. et al. (2015) « Blue Economy and Competing Discourses in International Oceans Governance », *The Journal of Environment & Development*, vol. 24, pp. 135-160, <https://doi.org/10.1177/1070496515580797>.
- 31 Reaka, M. L. & Lombardi, S. A. (2011) « Hot spots on Global Coral Reefs » in Zachos, F. E. & Habel, J. C. (dir.) *Points chauds de la biodiversité : Distribution and Protection of Conservation Priority Areas*. Berlin : Springer, pp. 471-501.
- 32 WWF (2018) « Importance of the marine biodiversity of the Western Indian Ocean », https://wwf.panda.org/wwf_news/?334171/Importance-of-the-marine-biodiversity-of-the-Western-Indian-Ocean (consulté le 28 mars 2024).
- 33 Bullock, R., Ralph, G., Stump, E., Al Abdali, F. et al. (2021) *The conservation status of marine biodiversity of the Western Indian Ocean*, IUCN, <https://www.iucn.org/resources/publication/conservation-status-marine-biodiversity-western-indian-ocean>.
- 34 FAO (2022) *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2022 : Vers une transformation bleue*, <https://www.fao.org/documents/card/fr/c/CC0461FR>.
- 35 International Seafood Sustainability Foundation (2023) *Status of the World Fisheries for Tuna : November 2023*, ISSF Technical Report 2023-12, <https://www.issf-foundation.org/downloads/35754/?tms tv=1709298397>.
- 36 FAO (2022) *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2022 : Vers une transformation bleue*, <https://www.fao.org/documents/card/fr/c/CC0461FR>.
- 37 FAO (2018) *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2018 : Atteindre les objectifs de développement durable*, <https://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture/2018/fr/>.
- 38 Harris, A. & Gove, D. (2023) *Ten Years Promoting and Strengthening Regional Cooperation for Securing Sustainable Fisheries in South West Indian Ocean (SWIO) Region*, Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien, https://dzouvy59podg6k.cloudfront.net/downloads/SOOfc_booklet_2015.pdf.
- 39 CTOI (2023) « Best scientific estimates of nominal catches (1950-2021) », <https://data.iotc.org/browser/NC/SCI/>. Calculs effectués par WWF : WWF (2023) *The missing millions from shrimp and tuna fisheries in the South West Indian Ocean : improving understanding of illegal, unreported and unregulated fishing*, https://wwf.awsassets.panda.org/downloads/wwf_iuu_fishing_of_shrimp_and_tuna_in_the_south_west_indian_ocean_may_2023.pdf.
- 40 *Ibid.*
- 41 Il est toutefois important de noter que la CTOI prévoit une marge beaucoup plus importante pour la classification de la « pêche artisanale » comparée à d'autres ORGP : elle classe les navires d'une longueur maximale de 24 m comme des navires « de petite pêche », soit le double de la définition de la Commission internationale pour la conservation des thonides de l'Atlantique.
- 42 Stop Illegal Fishing (2020) *Moving Tuna: Transshipment in the Western Indian Ocean*, <https://stopillegalifishing.com/wp-content/uploads/2020/09/Moving-Tuna-FINAL-WEB2.pdf>.
- 43 Harris, A. & Gove, D. (2023) *Ten Years Promoting and Strengthening Regional Cooperation for Securing Sustainable Fisheries in South West Indian Ocean (SWIO) Region*, Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien, https://dzouvy59podg6k.cloudfront.net/downloads/SOOfc_booklet_2015.pdf.
- 44 ECOFISH (2022) « Pêcheries dans le Sud-Ouest de l'océan Indien – Nairobi, 28 avril 2022 », <https://ecofish-programme.org/fr/pecheries-dans-le-sud-ouest-de-locean-indien-nairobi-28-avril-2022/> (consulté le 28 mars 2024).
- 45 FAO (2018) *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2018 : Atteindre les objectifs de développement durable*, <https://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture/2018/fr/>.
- 46 CTOI (n. d.) « Résumé de l'état des thons et des espèces apparentées sous mandat de la CTOI, ainsi que des espèces affectées par les pêcheries de la CTOI », <https://iotc.org/fr/science/resume-de-letat-des-stocks> (consulté le 28 mars 2024).
- 47 Global Tuna Alliance (2021) *Sustainability of yellowfin tuna (Thunnus albacares) fisheries in the Indian Ocean, with a special focus on juvenile catches*, <https://www.globaltunaalliance.com/wp-content/uploads/2021/05/Naunet-Fisheries.2021.V2.pdf>.
- 48 CTOI (2022) *Appendice 11 – Résumé exécutif : Albacore (2022)*, https://iotc.org/sites/default/files/content/Stock_status/2023/FR/Albacore_RE_2023.pdf.
- 49 Blue Marine Foundation (2020) *Failure to manage yellowfin tuna by the Indian Ocean Tuna Commission*, <https://www.bluemarinefoundation.com/wp-content/uploads/2020/10/Failure-To-Manage-Yellowfin-Tuna-by-the-CTOI-FINAL.pdf>.
- 50 FAO (2022) *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2022 : Vers une transformation bleue*, <https://www.fao.org/documents/card/fr/c/CC0461FR>.
- 51 *Ibid.*
- 52 Purcell, S. W., Conand, C., Uthicke, S. & Byrne, M. (2016) « Ecological roles of exploited sea cucumbers », *Oceanography and Marine Biology: An Annual Review*, vol. 54, pp. 367-386.
- 53 Ferdouse, F. (2004) « World markets and trade flows of sea cucumber/beche-de-mer », in Lovatelli, A., Conand, C., Purcell, S. W. et al. (dir.) *Advances in sea cucumber aquaculture and management*, FAO Fisheries Technical Paper no. 463. Rome: FAO, <https://www.fao.org/publications/card/en/c/8b1a57f5-587c-5ff6-aoda-c5b9d08b747/>, pp. 101-117.
- 54 Données déclarées sur UN Comtrade par la Chine et Hong Kong sous les codes SH 030811, 030812, et 030819.
- 55 *Ibid.* Ce calcul est basé sur les importations déclarées par la Chine/Hong Kong plutôt que sur les exportations déclarées par Madagascar, car les importations déclarées sont nettement plus élevées que les exportations déclarées, ce qui suggère que les données sur les exportations sont sous-déclarées. EJJ n'a pas pu accéder aux données d'exportation de l'Autorité sanitaire halieutique de Madagascar, qui ne semblent pas être publiques.
- 56 Conand, C., Claerebout, M., Dissayanake, C., Ebrahim, A. et al. (2022) « Review of fisheries and management of sea cucumbers in the Indian Ocean », *Western Indian Ocean Journal of Marine Science*, vol. 21, pp. 125-148, <http://dx.doi.org/10.4314/wiojms.v21i1.10>; Purcell, S. W., Mercier, A., Conand, C., Hamel, J.-F. et al. (2013) « Sea cucumber fisheries: global analysis of stocks, management measures and drivers of overfishing », *Fish and Fisheries*, vol. 14, pp. 34-59, <https://doi.org/10.1111/j.1467-2979.2011.00443.x>; Anderson, S. C., Flemming, J. M., Watson, R. & Lotze, H. K. (2011) « Serial exploitation of global sea cucumber fisheries », *Fish and Fisheries*, vol. 12, pp. 317-339, <https://doi.org/10.1111/j.1467-2979.2010.00397.x>.
- 57 Conand, C., Gamboa, R. & Purcell, S. (2013) « *Thelenota ananas*. The IUCN Red List of Threatened Species »; Conand, C., Purcell, S. & Gamboa, R. (2013) « *Holothuria fuscogilva*. The IUCN Red List of Threatened Species »; Conand, C., Purcell, S., Gamboa, R. & Toral-Granda, T.-G. (2013) « *Holothuria nobilis*. The IUCN Red List of Threatened Species ».
- 58 Voir les annexes de la CITES, <https://cites.org/fr/a/app/appendices.php> (consulté le 28 mars 2024).
- 59 Scarffe, C. (2020) « Risking death and arrest, Madagascar fishers chase dwindling sea cucumbers », *Mongabay*, 15 juillet 2020, <https://news.mongabay.com/2020/07/risking-death-and-arrest-madagascar-fishers-chase-dwindling-sea-cucumbers/>.
- 60 Ruffez, J. (2014) « In Madagascar, sea cucumber harvesting still kills compressor divers », *SPC Beche-de-mer Information Bulletin*, n° 34, pp. 56-57.
- 61 AFP (2014) « Océan Indien : le concombre de mer, cible de pêches illégales pour régaler l'Asie », 20 minutes, 25 juillet 2014, <https://www.20minutes.fr/planete/1422497-20140725-ocean-indien-concombre-mer-cible-peches-ille-gales-regaler-asie>; Bonnelame, B. (2024) « Illegal fishing: 18 foreign fishing vessels intercepted in Seychelles' EEZ », *Seychelles News Agency*, 9 février 2024, <http://www.seychellesnewsagency.com/articles/20062/Illegal-fishing-+-foreign-fishing-vessels-intercepted-in-seychelles%27+EEZ>.
- 62 Léonard, H. (2024) « Pêche illégale : Cinq Chinois et des pêcheurs traduits au parquet », *L'Express de Madagascar*, 20 février 2024, <https://www.lexpress.mg/2024/02/peche-ille-gale-cinq-chinois-et-des.html>.
- 63 Nebelsztein, M. (2016) « A Madagascar, trafic et corruption pour piller le concombre de mer », *Reporterre*, 2 septembre 2016, <https://reporterre.net/A-Madagascar-traffic-et-corruption-pour-piller-le-concombre-de-mer>.
- 64 Arrêté n° 10772-16 du 13 mai 2016 portant suspension de toutes activités sur l'exploitation des tréangers (holothurie, concombre de mer, bêche de mer).
- 65 Rakotomalala, H. (2016) « Biodiversité – développement : « Exploiter les thonidés : oui, mais dans le respect de l'écosystème » », *La Tribune de Diego et du Nord de Madagascar*, 6 septembre 2016, <https://latribune.cyber-diego.com/societe/2111-biodiversite-developpement-exploiter-les-holothuries-oui-mais-dans-le-respect-de-l-ecosysteme.html>.
- 66 Baker-Médard, M. & Kroger, E. (2023) « Troubling the Waters: Gendered Dispossession, Violence, and Sea Cucumber Aquaculture in Madagascar », *Society & Natural Resources*, vol. 37, pp. 443-470, <https://doi.org/10.1080/08941920.2023.2288674>; Conand, C. (2018) « Recent information on worldwide illegal fisheries for sea cucumbers », *SPC Beche-de-mer Information Bulletin*, n° 38, pp. 68-71.
- 67 Fabinyi, M., Barclay, K. & Eriksson, H. (2017) « Chinese trader perceptions on sourcing and consumption of endangered seafood », *Frontiers in Marine Science*, vol. 4, 181, <https://doi.org/10.3389/fmars.2017.00181>.
- 68 WWF (2023) *The missing millions from shrimp and tuna fisheries in the South West Indian Ocean: improving understanding of illegal, unreported and unregulated fishing*, https://wwf.awsassets.panda.org/downloads/wwf_iuu_fishing_of_shrimp_and_tuna_in_the_south_west_indian_ocean_may_2023.pdf.
- 69 *Ibid.*
- 70 Commission européenne (2019) « La Commission notifie à la République du Panama la nécessité de renforcer

- promiscuas colapsam sector de pescas em Moçambique, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>.
- 149 Ibid.
- 150 REPMAR, article 48, paragraphe 3.
- 151 CIP (2023) *Má gestão e alianças promiscuas colapsam sector de pescas em Moçambique*, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>.
- 152 Ibid.
- 153 Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co. Ltd (n.d.) « Subsidiaries », http://en.sx-seafood.com/about_us7.html (consulté le 28 mars 2024).
- 154 Commission nationale du développement et de la réforme de la République populaire de Chine (n. d.) « Portail de la Ceinture et la Route » (version française), <https://fra.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm>.
- 155 Feingold, S. (2023) « China's Belt and Road Initiative turns 10. Here's what to know », Forum économique mondial, <https://www.weforum.org/agenda/2023/11/china-belt-road-initiative-trade-bri-silk-road/>.
- 156 Chulong, C. (2017) « Win-win cooperation: formation, development and characteristics », China Institute of International Studies, https://www.cis.org.cn/english/ESEARCPROJECTS/Articles/202007/t20200715_3604.html.
- 157 Apostolopoulou, E. (2021) « How China's Belt and Road Initiative is changing cities – and threatening communities », The Conversation, 2 février 2021, <https://theconversation.com/how-chinas-belt-and-road-initiative-is-changing-cities-and-threatening-communities-153515>.
- 158 Parks, B. C., Malik, A. A., Escobar, B., Zhang, S. et al. (2023) *Belt and Road Reboot: Beijing's Bid to De-Risk Its Global Infrastructure Initiative*. Williamsburg, VA : AidData at William & Mary, <https://www.aiddata.org/publications/belt-and-road-reboot>.
- 159 Horn, S., Parks, B. C., Reinhart, C. M. & Trebesch, C. (2023) *China as an International Leader of Last Resort*. NBER Working Paper no. 31105. Cambridge, MA : National Bureau of Economic Research, <https://www.nber.org/papers/w31105>.
- 160 Ibid.
- 161 Parks, B. C., Malik, A. A., Escobar, B., Zhang, S. et al. (2023) *Belt and Road Reboot: Beijing's Bid to De-Risk Its Global Infrastructure Initiative*. Williamsburg, VA : AidData at William & Mary, <https://www.aiddata.org/publications/belt-and-road-reboot>.
- 162 EJP (2022) *On the precipice: Crime and corruption in Ghana's Chinese-owned trawler fleet*, <https://ejfoundation.org/reports/on-the-precipice-crime-and-corruption-in-ghanas-chinese-owned-trawler-fleet>.
- 163 AidData at William & Mary (2023) « China's Official Seaport Finance Dataset, 2000–2021 », <https://www.aiddata.org/data/chinas-official-seaport-finance-dataset-2000-2021>.
- 164 Xinhua Net First Watch (2020) « 航海日，看总书记如何把脉“航运强国” » (« Journée de la mer, Voyez comment le Secrétaire général évalue la "nation de puissance de transport maritime" »), http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2020-07/11/c_1126225930.htm (consulté le 28 mars 2024).
- 165 Congrès populaire national de la République populaire de Chine (2020) *14th Five-Year Plan for Economic and Social Development and Long-range Objectives through the Year 2035 of the People's Republic of China – Chapter 33: Unlocking the Potential of the Maritime Economy*, <https://en.ndrc.gov.cn/policies/202303/P020230322507760242190.pdf>.
- 166 Saumweber, W. & Loft, T. (2020) « Distant-water Fishing along China's Maritime Silk Road », Stephenson Ocean Security Project, <https://ocean.csis.org/commentary/distant-water-fishing-along-china-s-maritime-silk-road/#:~:text=First%2C%20many%20bases%20are%20the,in%20port%20and%20processing%20infrastructure.>
- 167 Ministère de l'Agriculture et des Affaires rurales de la République populaire de Chine (2017) Plan national quinquennal de développement de la pêche hauturière, http://www.moa.gov.cn/gk/gjhj_1/201712/t20171227_6128624.htm.
- 168 Song, A. Y. & Fabinyi, M. (2022) « China's 21st century maritime silk road: Challenges and opportunities to coastal livelihoods in ASEAN countries », *Marine Policy*, vol. 136, 104923, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104923>.
- 169 Saumweber, W. & Loft, T. (2020) « Distant-water Fishing along China's Maritime Silk Road », Stephenson Ocean Security Project, <https://ocean.csis.org/commentary/distant-water-fishing-along-china-s-maritime-silk-road/#:~:text=First%2C%20many%20bases%20are%20the,in%20port%20and%20processing%20infrastructure.>
- 170 Koop, F. (2019) « Chinese port sparks controversy in Uruguay », *Diálogo Chino*, 18 janvier 2019, <https://dialogochino.net/en/infrastructure/20994-chinese-port-sparks-controversy-in-uruguay/>.
- 171 Van Sant, S. (2014) « Why is China investing in the Comoros? », CBS News, <https://www.cbsnews.com/news/why-china-is-investing-in-comoros/>.
- 172 Abdulrahman, M. (2021) « CCP 100 : China ilivoyshawishi siasa za Tanzania », BBC News Swahili, <https://www.bbc.com/swahili/habari/57675769>.
- 173 Mboya, C. (2023) *China's Belt and Road Initiative in the East African Community*, Megatrends Afrika, <https://www.megatrends-afrika.de/publikation/policy-brief-12-chinas-bri-in-the-east-african-community>.
- 174 The National Treasury of Kenya (2023).
- 175 Miriri, D. (2017) « Kenya inaugurates Chinese-built railway linking port to capital », Reuters, 31 mai 2017, <https://www.reuters.com/article/us-kenya-railways/kenya-inaugurates-chinese-built-railway-linking-port-to-capital>.
- idUSKBN18R2TR/
- 176 Okoth, J. (2018) « Kenya must face up to rising claims of racial discrimination by Chinese against locals », Quartz, 15 octobre 2018, <https://qz.com/africa/1423930/kenya-must-deal-with-chinese-racial-discrimination>.
- 177 Solomon, S. (2018) « Chinese Officials Arrested for Bribery Amid Kenya's SGR Corruption Inquiry », Voice of America, 26 novembre 2018, <https://www.voanews.com/a/china-kenya-bribery/4673798.html>.
- 178 Dahir, A. L. (2022) « 'Jewel in the crown of corruption': The troubles of Kenya's China funded train », *The New York Times*, 7 août 2022, <https://www.nytimes.com/2022/08/07/world/africa/kenya-election-train.html>.
- 179 Nyumba, T. O., Sang, C. C., Olago, D. O., Marchant, R. et al. (2021) « Assessing the ecological impacts of transportation infrastructure development: A reconnaissance study of the Standard Gauge Railway in Kenya », *PLoS One*, vol. 16, e0246248, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0246248>.
- 180 Xinhua (2023) « Mauritius-China FTA "meaningfully" strengthens bilateral ties, says trade official », 17 mars 2023, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/311182.html>.
- 181 Ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine (2023) « Plan for China Supporting Africa's Agricultural Modernization », https://www.mfa.gov.cn/eng/topics_665678/xjpcxBRICSBdnfxjgsfw/202308/t20230825_11132535.html (consulté le 28 mars 2024).
- 182 Agence chinoise de coopération internationale pour le développement (2023) « CIDCA spokesperson takes questions from the media on Second China-Indian Ocean Region Forum on Development Cooperation », http://en.cidca.gov.cn/2023-12/15/c_951911.htm (consulté le 28 mars 2024).
- 183 Guo, X. (2022) « Travailler main dans la main pour construire une communauté maritime d'avenir partagé, promouvoir le développement durable de la coopération sino-malgache en matière de pêche », *Les Nouvelles*, 26 novembre 2022, retranscrit par l'Ambassade de la République populaire de Chine à Madagascar, http://mg.china-embassy.gov.cn/fta/zxxx/202211/t20221126_10981160.htm (consulté le 28 mars 2024).
- 184 Ambassade de la République populaire de Chine en République-unie de Tanzanie (2024) « Chinese Ambassador to Tanzania Chen Mingjian Contributes an Article to Major Tanzanian Newspapers to Expound China's Vision of Building a Community with a Shared Future for Mankind », http://tz.china-embassy.gov.cn/eng/sgdt/202401/t20240122_11230259.htm (consulté le 28 mars 2024).
- 185 Freedom House (2023) « Beijing's Global Media Influence 2022 : Mozambique », <https://freedomhouse.org/country/mozambique/beijings-global-media-influence/2022> (consulté le 28 mars 2024).
- 186 Ibid.
- 187 Omula, C. (2023) « Ruto: Kenya to collaborate with Indian Ocean countries for blue economy success », *Nation*, 1^{er} décembre 2023, <https://nation.africa/kenya/news/ruto-kenya-indian-ocean-countries-for-blue-economy-success-4459874>.
- 188 Shanghai Business School (2022) « Seminar on Blue Economy for Zanzibar Starts Successfully », <https://tec.sbs.edu.cn/En/Show/1082> (consulté le 28 mars 2024).
- 189 Message envoyé sur X (anciennement Twitter), le 30 janvier 2024, <https://twitter.com/aboudjumb/status/1752436705028698553> (consulté le 28 mars 2024).
- 190 Mauritius Chamber of Commerce and Industry (2023) « First Mauritius-China FTA Joint Commission meeting held in Mauritius », <https://www.mcci.org/en/media-news-events/business-updates/first-mauritius-china-fta-joint-commission-meeting-held-in-mauritius/> (consulté le 28 mars 2024).
- 191 Bachmann, J. & Musembi Kilaka, B. (2021) « Kenya launches Lamu port. But its value remains an open question », *The Conversation*, 20 mai 2021, <https://theconversation.com/kenya-launches-lamu-port-but-its-value-remains-an-open-question-161301>.
- 192 Alden, C., Chichava, S., Jiang, L., Murg, B. et al. (2021) *China-Driven Port Development: Lessons from Kenya and Malaysia*, South African Institute of International Affairs, Policy briefing n° 257, <https://saiaa.org.za/wp-content/uploads/2021/12/Policy-Briefing-257-alden-et-al.pdf>.
- 193 WWF (n. d.) « Lamu Port and Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor », <https://wwf-sight.org/lamu-kenya-spatial-planning/> (consulté le 28 mars 2024).
- 194 Leithhead, A. (2019) « Row over Chinese coal plant near Kenya World Heritage site of Lamu », *BBC News*, 5 juin 2019, <https://www.bbc.com/news/uk-48503020>.
- 195 AidData at William & Mary (2023) « China's Official Seaport Finance Dataset, 2000–2021 », <https://www.aiddata.org/data/chinas-official-seaport-finance-dataset-2000-2021>.
- 196 Ibid.
- 197 MIMAIP (2023) « À vista reabilitação e modernização do porto de Pesca de Maputo », <https://www.mimaip.gov.mz/a-vista-reabilitacao-e-modernizacao-do-porto-de-pesca-de-maputo/> (consulté le 28 mars 2024).
- 198 Club of Mozambique (2023) « Mozambique: Chongoene heavy sands port to be completed by December – Watch », 9 août 2023, <https://clubofmozambique.com/news/mozambique-chongoene-heavy-sands-port-to-be-completed-by-december-watch-242873/>.
- 199 Club of Mozambique (2022) « Botswana, Zimbabwe and Mozambique: \$3M for Techobanine port and railway feasibility study – Watch », 14 avril 2022, <https://clubofmozambique.com/news/botswana-zimbabwe-and-mozambique-3m-for-techobanine-port-and-railway-feasibility-study-watch-214249/>.
- 200 Alden, C. & Chichava, S. (2022) « China's Overseas Fishing Fleet and the Global South », *China Global South Project*, <https://chinaglobalsouth.com/analysis/chinas-overseas-fishing-fleet-and-the-global-south/> (consulté le 28 mars 2024).
- 201 Xinhua (2019) « Chinese-renovated fishing port valuable to economic development, says Mozambican president », 29 octobre 2019, http://www.xinhuanet.com/english/2019-10/29/c_13811536.htm.
- 202 Club of Mozambique (2023) « Chinese investors want to increase the capacity of the port of Beira, in Sofala province – RM », 23 octobre 2023, <https://clubofmozambique.com/news/chinese-investors-want-to-increase-the-capacity-of-the-port-of-beira-in-sofala-province-rm-247344/>.
- 203 Club of Mozambique (2023) « Mozambique: Government to invest \$290M to expand, modernise Beira port », 14 octobre 2023, <https://clubofmozambique.com/news/mozambique-government-to-invest-290m-to-expand-modernise-beira-port-246709/>.
- 204 Chichava, S. & Alden, C. (2021) *China's Port Expansion in Africa: The Cases of the Beira Fishing Port and LAPSET Port Project*, Council on Foreign Relations, <https://www.cfr.org/blog/chinas-port-expansion-afrika>.
- 205 Mosse, M. (2018) « Assalto chinês aos mares de Moçambique », *Carta de Moçambique*, 5 décembre 2018, <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/300-assalto-chines-aos-mares-de-mocambique>.
- 206 Ibid.
- 207 Bastien, E. & Deena, M. (2019) « Port de pêche : les dessous de l'abandon du projet de Bain-des-Dames », *L'Express*, 25 janvier 2019, <https://l'express.mu/article/346561/port-peche-dessous-labandon-projet-bain-dames>.
- 208 Reuters (2019) « Tanzania's China-backed \$10 bln port plan stalls over terms – official », 23 mars 2019, <http://www.reuters.com/article/us-tanzania-port/tanzania-china-backed-10-billion-port-plan-stalls-over-terms-official-idUSKCN1ST084/>.
- 209 Moriyasu, K. (2021) « Tanzania to revive \$10bn Indian Ocean port project with China », *Nikkei Asia*, 27 juin 2021, <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Indo-Pacific/Tanzania-to-revive-10bn-Indian-Ocean-port-project-with-China>.
- 210 Muchira, N. (2022) « China Pushes for Implementation of Tanzania's Bagamoyo Port », *The Maritime Executive*, 29 avril 2022, <https://maritime-executive.com/article/china-pushing-for-implementation-of-tanzania-s-bagamoyo-port>.
- 211 Liste de la DG SANTÉ des établissements malgaches autorisés à exporter vers l'UE : https://webgate.ec.europa.eu/tracesnt/directory/listing/establishment/publication/index#!/view/MG/FISHERY_PRODUCTS (consulté le 28 mars 2024).
- 212 Macauihub (2019) « Chinese fishery and aquaculture project in Mozambique concluded this year », *FurtherAfrica*, <https://furtherafrica.com/2019/06/21/chinese-fishery-and-aquaculture-project-in-mozambique-concluded-this-year/> (consulté le 28 mars 2024).
- 213 Machava, R. (2020) « Falta de pescado compromete funcionamento de fábricas de processamento », *OPais*, 18 août 2020, <https://opais.co.mz/falta-de-pescado-compromete-funcionamento-de-fabricas-de-processamento/>.
- 214 CIP (n. d.) *As pescas em Moçambique: um sector vítima de má gestão e alianças promiscuas*, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/Resumo-Relato%CC%81rio-das-Pescas.pdf>.
- 215 Omar, S. (2023) « Fish processing firm awakens sleepy Shimoni town in Kwale », *The Star*, 26 juin 2023, <https://www.the-star.co.ke/counties/koast/2023-06-25-fish-processing-firm-awakens-sleepy-shimoni-town-in-kwale/>.
- 216 Forum sur la coopération sino-africaine (2023) « China starts regular importation of Kenyan anchovies », 08 septembre 2023, http://www.focac.org/eng/zfgx_4/jmh/202309/t20230908_11139948.htm.
- 217 Omar, S. (2023) « Fish processing firm awakens sleepy Shimoni town in Kwale », *The Star*, 26 juin 2023, <https://www.the-star.co.ke/counties/koast/2023-06-25-fish-processing-firm-awakens-sleepy-shimoni-town-in-kwale/>.
- 218 Blue Ventures (2021) *Value Chain Analysis: The wild capture mud crab fishery of Madagascar's Menabe region*, <https://blueventures.org/wp-content/uploads/2021/03/vca.pdf>.
- 219 Une transcription de la discussion figurant cette offre est disponible en ligne : <https://static1.squarespace.com/static/5d402069d36563000151fa5b/t/602be18fe785d06981185e8/1613488529901/contrat-chinois-crabe+2016-2017.pdf> (consulté le 28 mars 2024).
- 220 Goretz, B. (2021) « Le crabe de mangrove, un commerce lucratif qui perturbe les eaux malgaches », Coalition pour des accords de pêche équitables, 17 février 2021, <https://www.cffacape.org/news-blog/mangrove-crab-a-lucrative-trade-that-is-disturbing-malagasy-waters?rq=mangrove%20crab>.
- 221 Ibid.
- 222 MARA (2020) 中国远洋渔业履约白皮书 (« Livre blanc sur le respect par la Chine de la réglementation en matière de pêche hauturière »), <http://www.moa.gov.cn/govpublic/YJ/202011/P0201121409928539645.pdf>.
- 223 Cardenosa, D., Shea, S. K., Zhang, H., Fisher, G. A. et al. (2022) « Two thirds of species in a global shark fin trade hub are threatened with extinction: Conservation potential of international trade regulations for coastal sharks », *Conservation Letters*, 15, e12910, <https://doi.org/10.1111/conl.12910>.
- 224 Deep Sea Fisheries Management and Development Regulations, 2021, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/tan208269.pdf>.
- 225 Résolution 17/05 sur la conservation des requins capturés en association avec les pêcheries gérées par la

- CTOI, in *Recueil des Mesures de conservation et de gestion actives de la Commission des thons de l'océan Indien*, https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/09/CTOI_-_Recueil_des_MCG_ACTIVES_16_septembre_2023.pdf.
- 226 Deep Sea Fisheries Management and Development Regulations, 2021, article 14, paragraphe 1 : « Sont interdites l'utilisation, l'installation et l'exploitation, par un opérateur de navire de pêche dans la zone économique exclusive, ou de navire de pêche tanzanien dans toute zone ne relevant pas de la juridiction nationale ou se trouvant dans la zone de compétence d'une ORGP, de lumières artificielles de surface ou immergées, y compris sur un dispositif de concentration de poissons dérivant, dans le but de regrouper des thons ou des espèces apparentées ».
- 227 Résolution 16/07 sur l'utilisation de lumières artificielles pour attirer les poissons, in *Recueil des Mesures de conservation et de gestion actives de la Commission des thons de l'océan Indien*, https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/09/CTOI_-_Recueil_des_MCG_ACTIVES_16_septembre_2023.pdf.
- 228 IUCN (2024) « The IUCN Red List of Threatened Species », <https://www.iucnredlist.org> (consulté le 28 mars 2024).
- 229 CITES (2023) « Annexes », <https://cites.org/fra/app/appendices.php> (consulté le 28 mars 2024).
- 230 Résolution 13/06 sur un cadre scientifique et de gestion pour la conservation des requins capturés en association avec les pêcheries gérées par la CTOI, in *Recueil des Mesures de conservation et de gestion actives de la Commission des thons de l'océan Indien*, https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/09/CTOI_-_Recueil_des_MCG_ACTIVES_16_septembre_2023.pdf.
- 231 Résolution 12/09 sur la conservation des requins-renards (famille des Alipoidae) capturés par les pêcheries dans la zone de compétence de la CTOI, in *Recueil des Mesures de conservation et de gestion actives de la Commission des thons de l'océan Indien*, https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/09/CTOI_-_Recueil_des_MCG_ACTIVES_16_septembre_2023.pdf.
- 232 Voir de manière générale Heppell, S. S., Crowder, L. B. & Menzel, T. R. (1999) « Life table analysis of long-lived marine species with implications for conservation and management » in Musick, J. A. (dir.) *Life in the Slow Lane: Ecology and Conservation of Long-Lived Marine Animals*. Bethesda : American Fisheries Society, pp. 137-148 ; Frisk, M. G., Miller, T. J. & Dulvy, N. K. (2005) « Life histories and vulnerability to exploitation of elasmobranchs: inferences from elasticity, perturbation and phylogenetic analyses », *Journal of Northwest Atlantic Fishery Science*, vol. 35, pp. 27-45, <https://doi.org/10.2960/J.v35.m514> ; Kindsvater, H. K., Mangel, M., Reynolds, J. D. & Dulvy, N. K. (2016) « Ten principles from evolutionary ecology essential for effective marine conservation », *Ecology and Evolution*, vol. 6, pp. 2125-2138, <https://doi.org/10.1002/ece3.2012>.
- 233 Heppell, S. S., Crowder, L. B. & Menzel, T. R. (1999) « Life table analysis of long-lived marine species with implications for conservation and management » in Musick, J. A. (dir.) *Life in the Slow Lane: Ecology and Conservation of Long-Lived Marine Animals*. Bethesda : American Fisheries Society, pp. 137-148.
- 234 Kindsvater, H. K., Mangel, M., Reynolds, J. D. & Dulvy, N. K. (2016) « Ten principles from evolutionary ecology essential for effective marine conservation », *Ecology and Evolution*, vol. 6, pp. 2125-2138, <https://doi.org/10.1002/ece3.2012> ; Frisk, M. G., Miller, T. J. & Dulvy, N. K. (2005) « Life histories and vulnerability to exploitation of elasmobranchs: inferences from elasticity, perturbation and phylogenetic analyses », *Journal of Northwest Atlantic Fishery Science*, vol. 35, pp. 27-45, <https://doi.org/10.2960/J.v35.m514>.
- 235 Mintzer, V. J., Diniz, K. & Frazer, T. K. (2018) « The Use of Aquatic Mammals for Bait in Global Fisheries », *Frontiers in Marine Science*, vol. 5, 191, <https://doi.org/10.3389/fmars.2018.00191>.
- 236 Résolution 19/03 sur la conservation des raies Mobulidae capturées en association avec les pêcheries dans la zone de compétence de la CTOI, in *Recueil des Mesures de conservation et de gestion actives de la Commission des thons de l'océan Indien*, https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/09/CTOI_-_Recueil_des_MCG_ACTIVES_16_septembre_2023.pdf.
- 237 Résolution 12/04 sur la conservation des tortues marines, in *Recueil des Mesures de conservation et de gestion actives de la Commission des thons de l'océan Indien*, https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/09/CTOI_-_Recueil_des_MCG_ACTIVES_16_septembre_2023.pdf.
- 238 Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, 4 août 1995, entrée en vigueur le 11 décembre 2001, RTNU, vol. 2167, p. 3.
- 239 MARA (2021) « *关于加强海洋哺乳动物保护管理工作的通知* » (« Avis sur le renforcement de la gestion de la conservation des mammifères marins »), http://www.moa.gov.cn/nybg/2021/202108/202111/t0211104_6381368.htm (consulté le 28 mars 2024).
- 240 OIT (2012) *ILO Indicators of Forced Labour*, https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm.
- 241 OIT (2024) « *Le travail forcé et la traite des êtres humains dans le secteur de la pêche* », <https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/policy-areas/fisheries/lang-fr/index.htm> (consulté le 28 mars 2024).
- 242 Convention (n° 188) concernant le travail dans le secteur de la pêche, 14 juin 2007, entrée en vigueur le 16 novembre 2017, RTNU, vol. 3209.
- 243 Convention (n° 190) concernant l'élimination de la violence et du harcèlement dans le monde du travail, 21 juin 2019, entrée en vigueur le 25 juin 2021, RTNU, vol. 3447.
- 244 OIT (2012) *ILO Indicators of Forced Labour*, https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm.
- 245 Lorsque cela s'est avéré nécessaire, les monnaies locales ont été converties en dollars US afin de protéger le membre d'équipage. Les conversions sont valables à la date du 8 février 2024.
- 246 ADNAP (2024) « *Industriais* », <https://www.adnap.gov.mz/arquivo/download-category/industriais> (consulté le 28 mars 2024).
- 247 OIT (2012) *ILO Indicators of Forced Labour*, https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm.
- 248 REP/AR, article 95, lettre a).
- 249 Calcinaï, B., Belfiore, G., Pica, D., Torsani, F. et al. (2020) « *Porifera from Ponta do Ouro (Mozambique)* », *European Journal of Taxonomy*, vol. 698, pp. 1-56, <https://doi.org/10.5852/ejt.2020.698>.
- 250 CIP (2023) *Má gestão e alianças promiscuas colapsam sector de pescas em Moçambique*, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>.
- 251 Disponible en ligne : https://www.proazul.gov.mz/wp-content/uploads/2020/10/REP/AR-Decreto-89_2020-de-08-de-Outubro-de-2020-que-Aprova-o-Regulamento-da-Pesca-Mari%CC%80tima-REP/AR-e-revoga-o-Decreto-n.-o-432003-de-10-de-Dezembro.pdf.
- 252 ADNAP (2022) *Campanha de pesca : ano de 2023*, <https://www.adnap.gov.mz/download/campanha-de-pesca-2023>.
- 253 Disponible en ligne : https://www.proazul.gov.mz/wp-content/uploads/2020/10/REP/AR-Decreto-89_2020-de-08-de-Outubro-de-2020-que-Aprova-o-Regulamento-da-Pesca-Mari%CC%80tima-REP/AR-e-revoga-o-Decreto-n.-o-432003-de-10-de-Dezembro.pdf.
- 254 Sea Shepherd (2018) « *Tanzanian Authorities Issue Over €6 Million in Fines to Foreign Fishing Vessels Evading Inspections* », 28 février 2018, <https://www.seashepherdglobal.org/latest-news/tanzania-fines/>.
- 255 Stop Illegal Fishing (2018) « *Crew exploitation uncovered in Western Indian Ocean fishing fleet* », 16 février 2018, <https://stopillegalifishing.com/news-articles/crew-exploitation-uncovered-western-indian-ocean-fishing-fleet/>.
- 256 Shandong State-owned Assets Investment Holdings Co. Ltd (2022) « *中鲁海运公司再次入渔坦桑尼亚* » (« Zhonglu Haiyan a retrouvé l'accès aux pêcheries tanzaniennes »), 10 janvier 2022, <https://www.sdqzkg.com/js/f/view-A1003005-9709.html>.
- 257 *Ibid.*
- 258 Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries (2023) *山东省中鲁远洋渔业股份有限公司 2022 年年度报告* (« Rapport annuel pour l'année 2022 »), <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202353415976.pdf>.
- 259 La somme des pourcentages de revenus est supérieure à 100 % en raison d'une fraction de 5,48 % imputable au commerce intérieur qui doit être déduite. Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries (2022) *山东省中鲁远洋渔业股份有限公司 2021 年年度报告* (« Rapport annuel pour l'année 2021 »), <https://static.cninfo.com.cn/finalpage/2022-04-21/1212994226.PDF>.
- 260 *Ibid.*
- 261 Négociation à la bourse de Shenzhen sous le nom de « Zhonglu B » (« 中鲁 B ») (200992.SZ). Actuellement, les actions de type B peuvent être négociées par des ressortissants étrangers ou chinois via des comptes en devises étrangères.
- 262 *Ibid.*
- 263 Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries (2023) *山东省中鲁远洋渔业股份有限公司 2022 年年度报告* (« Rapport annuel pour l'année 2022 »), <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202353415976.pdf>.
- 264 *Ibid.*
- 265 *Ibid.*
- 266 Nom précédent : « *山东省远洋渔业开发公司* » (de mai 1992 à avril 2017) : voir <https://www.ycc.com/firm/2ecb8cf4c221e553bf320f20687d8d3.html> (consulté le 28 mars 2024).
- 267 China Economic Times (2019) « *营收利润双高增长 探索中鲁远洋的财富密码* » (« Doublement de la croissance du chiffre d'affaire et des bénéfices – le secret de la richesse de Shandong Zhonglu »), 12 mars 2019, <https://www.163.com/dy/article/EA2K7ULEO512D711.html>.
- 268 Qingdao Customs District P.R. China (2024) « *767 吨远洋捕捞金枪鱼青岛入境* » (« 767 tonnes de thon pêché dans l'océan entrent à Qingdao »), 5 janvier 2024, http://qingdao.customs.gov.cn/qingdao_customs/A06496/A06498/5611824/index.html (consulté le 28 mars 2024).
- 269 Shandong State-owned Assets Investment Holdings Co. Ltd (2022) « *坦桑尼亚渔业局局长到访中鲁海运公司* » (« Le directeur général du département de la pêche de Tanzanie a rendu visite à Zhonglu Haiyan »), 2 août 2023, <https://www.sdqzkg.com/js/f/view-A1003005-168673294781164720.html> (consulté le 28 mars 2024).
- 270 *Ibid.*
- 271 Prospectus d'introduction en bourse de Zhejiang Ocean Family Co. Ltd, https://pdf.dcfw.com/pdf/H2_AN202303031584027760_1.pdf?1677884026000.pdf (consulté le 28 mars 2024).
- 272 Skeritt, D. J. & Sumaila, U. R. (2021) *Assessing the spatial burden of harmful fish subsidies*, Fisheries Economics Research Unit, https://oceana.org/wp-content/uploads/sites/18/OceanaDWF_FinalReport.pdf.
- 273 *Ibid.*
- 274 MARA (2021) « *财政部办公厅关于做好2021年渔业发展补助政策实施工作的通知* » (« Avis sur la mise en œuvre de la politique de subvention pour le développement de la pêche en 2021 »), 4 novembre 2021, http://www.moa.gov.cn/nybg/2021/202108/202111/t0211104_6381398.htm (consulté le 28 mars 2024).
- 275 MARA (2017) « *远洋渔业海外基地建设项目实施管理细则（试行）* » (« Règles de mise en œuvre et de gestion du projet de construction d'une base d'outre-mer pour la pêche en eaux lointaines (mise en œuvre à titre expérimental) »), 20 décembre 2017, http://www.moa.gov.cn/nybg/2017/201712/201802/t0180201_6136284.htm (consulté le 28 mars 2024).
- 276 Bureau de développement des océans de Weihai (2019) *支持海洋经济发展政策干货汇编（一）海洋渔业政策* (« Compilation des politiques de soutien au développement de l'économie maritime (I), politique des pêcheries maritimes »), <https://hywy.weihai.gov.cn/module/download/downloadfile.jsp?classid=0&filename=84a3a902a2db483888ed1877508631dc.pdf>.
- 277 Bureau municipal d'aménagement du territoire et des ressources naturelles de Shenzhen (2023) « *深圳市农业发展专项资金（渔业类）扶持措施* » (« Mesures de soutien pour les fonds spéciaux pour le développement agricole à Shenzhen (catégorie pêche) »), 24 juillet 2023, https://www.sz.gov.cn/zfgh/2023/gb1296/content/post_10740537.html.
- 278 MARA (2021) « *财政部办公厅关于做好2021年渔业发展补助政策实施工作的通知* » (« Avis sur la mise en œuvre de la politique de subvention pour le développement de la pêche en 2021 »), 4 novembre 2021, http://www.moa.gov.cn/nybg/2021/202108/202111/t0211104_6381398.htm (consulté le 28 mars 2024).
- 279 China Economic Daily (2016) « *山东荣成去年远洋捕捞产量22.7万吨 海里“长出”千亿产业* » (« L'année dernière, la production de Shandong Rongcheng dans le domaine de la pêche lointaine s'est élevée à 227 000 tonnes – une industrie de 100 milliards de dollars a "germé" à partir de la mer »), 26 mai 2016, http://district.ce.cn/zg/201605/26/t20160526_12044475.shtml.
- 280 Bureau de développement des océans de Weihai (2019) *支持海洋经济发展政策干货汇编（一）海洋渔业政策* (« Compilation des politiques de soutien au développement de l'économie maritime (I), politique des pêcheries maritimes »), <https://hywy.weihai.gov.cn/module/download/downloadfile.jsp?classid=0&filename=84a3a902a2db483888ed1877508631dc.pdf>.
- 281 Bureau municipal d'aménagement du territoire et des ressources naturelles de Shenzhen (2023) « *深圳市农业发展专项资金（渔业类）资助操作规程* » (« Procédures opérationnelles pour le financement des fonds spéciaux pour le développement agricole à Shenzhen (catégorie pêche) »), 10 février 2023, https://pnr.sz.gov.cn/xxgk/zcwj/gfxwj2/content/post_10422560.html (consulté le 28 mars 2024).
- 282 Bureau général du gouvernement populaire de la province de Fujian (2021) « *关于推动远洋渔业高质量发展八条措施的通知* » (« Avis sur huit mesures visant à promouvoir le développement de haute qualité du secteur de la pêche en eaux lointaines »), 20 juillet 2021, <https://zqtc.qzsmc.net/zcy/policy/policy/detail.html?id=3149> (consulté le 28 mars 2024).
- 283 « y compris la remise à l'eau immédiate des espèces protégées, telles que les requins et les tortues de mer, lorsqu'elles sont capturées, et l'utilisation de dispositifs spéciaux pour éviter les prises accidentelles d'oiseaux de mer pendant les opérations de pêche » (Prospectus d'introduction en bourse de Zhejiang Ocean Family Co. Ltd, https://pdf.dcfw.com/pdf/H2_AN202303031584027760_1.pdf?1677884026000.pdf (consulté le 28 mars 2024)).
- 284 *Ibid.*
- 285 *Ibid.*
- 286 *Ibid.*
- 287 *Ibid.*
- 288 Xinhua Net (2023) « *中华人民共和国第十四届全国人民代表大会代表名单* » (« Liste des députés de la quatorzième Assemblée populaire nationale de la République populaire de Chine »), http://www.news.cn/politics/2023-02/25/c_1129395721.htm (consulté le 28 mars 2024).
- 289 Confédération chinoise des entreprises / Association chinoise des directeurs d'entreprise (n. d.) « *副会长名单* » (« Liste des vice-présidents »), http://www.ccc1979.org.cn/view_nbqyls.php?sid=27 (consulté le 28 mars 2024).
- 290 Fédération chinoise de l'industrie et du commerce (n. d.) « *工商联领导* » (« Dirigeants de la Fédération de l'industrie et du commerce »), <http://www.acfic.org.cn/bhjj/lzcx/zfxz/> (consulté le 28 mars 2024).
- 291 Prospectus d'introduction en bourse de Zhejiang Ocean Family Co. Ltd, https://pdf.dcfw.com/pdf/H2_AN202303031584027760_1.pdf?1677884026000.pdf (consulté le 28 mars 2024).
- 292 *Ibid.*
- 293 Actionnaires de Wanxiang Trust Co. Ltd, société actionnaire de Wanxiang Samngong Group, selon un site internet de vérification de la solvabilité : <https://market.aliyun.com/qidian/company/1180716022618615413?spm=5176.17630516.0.0.69f14359HxQtq> (consulté le 28 mars 2024).
- 294 Prospectus d'introduction en bourse de Zhejiang Ocean Family Co. Ltd, https://pdf.dcfw.com/pdf/H2_AN202303031584027760_1.pdf?1677884026000.pdf (consulté le 28 mars 2024).
- 295 *Ibid.*
- 296 Coté à la bourse de Shenzhen sous le nom de « *中水* » (« *中水* ») (000798.SZ).
- 297 Stop Illegal Fishing (2018) « *Tanzanian authorities*

THE EVER-WIDENING NET:

Mapping the scale, nature and corporate structures of illegal, unreported and unregulated fishing by the Chinese distant-water fleet

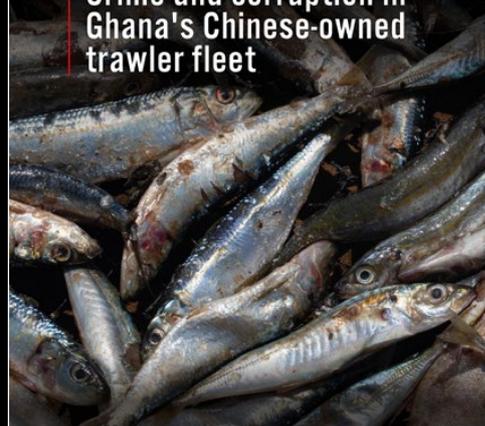



Protecting People and Planet

A report by the Environmental Justice Foundation

ON THE PRECIPICE:

Crime and corruption in Ghana's Chinese-owned trawler fleet




Protecting People and Planet

A report by the Environmental Justice Foundation

MURKY WATERS:

Analysis of the regulatory framework governing the distant water fishing fleet of the People's Republic of China




Protecting People and Planet

A report by the Environmental Justice Foundation

CHINA'S HIDDEN FLEET IN WEST AFRICA

A spotlight on illegal practices within Ghana's industrial trawl sector




Protecting People and Planet

A report produced by the Environmental Justice Foundation