

WIMBI LA UDHALIMU

Unyonyaji naUvuvi haramu unaofanywa na vyombo vya China Kusini-Magharibi mwa Bahari ya Hindi



A report by the Environmental Justice Foundation



Protecting People and Planet



Protecting People and Planet

The Environmental Justice Foundation (EJF) exists to protect the natural world and defend our basic human right to a secure environment.

EJF works internationally to inform policy and drive systemic, durable reforms to protect our environment and defend human rights.

We investigate and expose abuses and support environmental defenders, Indigenous peoples, communities and independent journalists on the frontlines of environmental injustice.

Our campaigns aim to secure peaceful, equitable and sustainable futures.

EJF is committed to combating illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing as well as associated human rights abuses in the fishing sector.

Our investigators, researchers, filmmakers and campaigners work with grassroots partners and environmental defenders across the globe.

Our work to secure environmental justice aims to protect our global climate, ocean, forests and wildlife and defend basic human rights.

Registered charity no. 1088128

info@ejfoundation.org
ejfoundation.org

Translation of this report was conducted by a third party, and whilst all efforts have been made to ensure its accuracy errors in the translation may exist.

Publication date: April 2024

Front cover © EJF. The cover image has been edited so as to remove vessel identifiers.

Printed on 100% recycled paper.



Muhtasari	4
1. Utangulizi	6
2. Mbinu za Utafiti	7
2.1 Mawanda ya Utafiti: Kijiografia	7
2.2 Mbinu za Ukusanyaji wa Data	8
3. Mwenendo wa Uvuvi katika eneo la SWIO na umuhimu wake kwa Uchumi wa bluu	9
4. Ramani ya msafara wa Meli za China (DWF) katika eneo la SWIO	12
4.1 Mwenendo wa msafara wa meli za China zinazovua jodari katika eneo la SWIO	12
4.2 Mienendo ya vyombo vya China visivyovua jodari katika eneo la SWIO	14
5. Uwepo wa China Ufukweni katika ukanda wa SWIO	21
5.1 Mkakati wa China wa Belt and Road	21
5.2 Uwekezaji wa China katika eneo la uchumi wa bluu la SWIO na taarifa zinazoambatana nao	22
6. Uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu unaofanywa na meli za Uvuvi za China katika Eneo la SWIO	25
6.1 Mifano ya Kujifunzia: Maisha ya wafanyakazi kwenye meli za China za kuvua jodari katika eneo la SWIO	25
6.2 Uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu unaofanywa na meli za China za kuvua Jodari katika eneo la SWIO 2017-2023	35
6.3 Mifano ya Kujifunzia: Maisha ya wafanyakazi waliohudumu katika boti zinazomilikiwa na Wachina nchini Msumbiji	36
6.4 Uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu unaofanywa na misafara ya China isiyovua jodari katika eneo la SWIO 2017-2023	39
6.5 Umiliki wa vyombo vinavyohusishwa na makosa ya uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu katika eneo la SWIO	40
7. Uchambuzi wa mnyororo wa usambazaji wa uliogunduliwa na IUU/HR katika eneo la SWIO	46
7.1 Mnyororo wa Usambazaji kuelekea Ulaya	46
7.2 Mnyororo wa Usambazaji kuelekea Marekani	47
7.3 Mnyororo wa Usambazaji kuelekea Japan na Korea Kusini	48
8. Hitimisho na Mapendekezo	50

Vifupisho vya maneno muhimu

ADNAP:	Mamlaka ya Kusimamia Uvuvi Nchini Msumbiji	IUU:	Haramu, usioripotiwa na usiosimamiwa
AIS:	Mfumo wa Utambulisho Unaojiendesha	MARA:	Wizara ya Kilimo na Masuala ya Vijijini nchini China
BRI:	Mradi wa Mkanda na Barabara	MCS:	Uangalizi, udhibiti na Ufuatiliaji
CAP:	Tume ya Usimamizi wa Uvuvi ya Msumbiji	MIMAIP:	Wizara ya Bahari na Maji ya Ndani na Uvuvi Nchini Msumbiji
CITES:	Mkataba wa Biashara ya Kimataifa ya Spishi Zilizohatarini Kutoweka na Wanyama na Mimea Pori	MPA:	Eneo la Hifadhi la Baharini
CNADC:	Kikundi cha Maendeleo ya Kilimo Nchini China	NGO:	Shirika Lisilo la Kiserikali
CPCs:	Wahusika wa mikataba & wasio wahusika wa mkataba wanaoshiriki	PSMA:	Makubaliano ya Bandari ya Jimbo ili kuzuia, kuepusha na kuondoa Uvuvi haram
DSFA:	Mamlaka ya Kusimamia Uvuvi wa Bahari Kuu Tanzania	RFMO:	Shirika la Kusimamia Uvuvi Mkoani
DWF:	Msafara wa Meli za Uvuvi wa Mbali	SWIO:	Kusini-Magharibi ya Bahari ya Hindi
EEZ:	Kanda za kiuchumi	UN:	Umoja wa Mataifa
FAO:	Shirika la Chakula na Kilimo la Umoja wa Mataifa	UVI:	Utambulisho wa Kipekee wa Chombo
IEZ:	Kanda Zilizotengwa Pwani	VMS:	Mfumo wa Uangalizi wa Chombo
ILO:	Shirika la Kazi Duniani	WIO:	Magharibi ya Bahari ya Hindi
IMO:	Shirika la Kimataifa la Usafiri wa Majini	ZOF:	Familia ya Baharini ya Zhejiang
IOTC:	Tume ya Jodari ya Bahari ya Hindi		



Muhtasari

© EJF

Idadi ya meli za uvuvi za China za masafa ya mbali baharini (DWF) ndiyo kubwa zaidi duniani kuliko nchi zingine, ni kubwa sio tu kwa idadi ya vyombo vya majini bali pia hata kwa kiasi cha samaki wanazovua, huku vyombo hivyo vikifanya shughuli zake katika maeneo ya Uvuvi duniani. Kwa kiwango kikubwa, misafara ya vyombo hivi imekuwa ikihusishwa na ongezeko la idadi ya shughuli za uvuvi haramu, mienendo isiyo rafiki na uharibifu mkubwa wa mifumo ya ikolojia na unyanyasaji wa wafanyakazi wake. Tabia hizi, ukizingatia idadi kubwa ya vyombo hivyo vya uvuvi, zinahatarisha sekta ya uvuvi duniani na ustawi wa mamilioni ya watu wanaotegemea bahari katika maisha yao huku zimikididimiza utawala bora na sheria za nchi na kanuni za kimataifa za Uvuvi.

Ripoti hii inaangazia uwepo wa shughuli za uvuvi unaofanywa na vyombo vya majini vya China (DWF) katika eneo la Kusini-Magharibi ya Bahari ya Hindi yaani (SWIO), ukanda unaotambulika kwa utajiri mkubwa wa mazao ya bahari, ambao ni muhimu katika maisha ya jamii za mwambao mwa bahari hiyo. China ina ufungamano thabiti na wa muda mrefu wa kisiasa na kiuchumi na ukanda huu na inalitazama eneo la uchumi wa bluu la SWIO kama eneo muhimu kwa uwekezaji na ushirikiano. Kwa sasa tuzingatia kila kinachoonekana kama hatari inayohusiana na uwapo wa shughuli zinafanywa na misafara ya meli hizi kama vile, uwekezaji unaopaswa kutathminiwa kwa kina ili kuhakikisha shughuli hizo zinakuwa halali kisheria, himilivu na usawa katika eneo la SWIO.

Ripoti hii, imetokana na vyanzo vya awali na vya pili vya data. Data za awali zinabeba mahojiano na wavivu kutoka katika nchi za Indonesia, Ufilipino na Msumbiji ambao wamefanya kazi katoka meli za Kichina (DWF) katika eneo la Kusini-Magharibi mwa Bahari ya Hindi (SWIO). Katika kujazia, vyanzo vingi vya daraja la pili vilihojiwa ili kuleta picha kamili ya misafara iliyopo pamoja na mienendo yake katika eneo hilo na ukubwa wa uwekezaji wa China pamoja na ushawishi wa kisiasa.

Matokeo ya ripoti hii yanaonesha kwamba wakati kunatarajiwa kuwapo kwa usawa, maendeleo endelevu na faida katika uchumi wa bluu, uhalisia uliopo katika misafara ya meli hizi za Kichina ni kinyume kabisa na matarajio yaliyotajwa hapo juu. Uvuvi haramu ma ukiukwaji wa haki za binadamu ulionekana kufanywa na meli za Kichina zinazopo katika eneo la SWIO ikiwamo: Uvunaji mapezi papa uliokithiri, ukamataji wa makusudi/ kujeruhi viumbe wakubwa wa baharini, na wafanyakazi wake kutaabika kutokana na kushambulia kimwili, hali ngumu ya kufanyia kazi na mazingira ya kuishi, pamoja na vitisho.

Matokeo:

- Ripoti hii imetokana na uchambuzi yakinifu wa data (EJF) zilizopatikana kutoka na uwapo wa meli za Kichina DWF, ambazo zimethibitika kuvunja na kukiuka sheria katika eneo husika na ulimwengu kwa ujumla. Kunatoa mlolongo wa mapendekezo kwa mamlaka husika ikiwamo Kamisheni ya Samaki Tuna ya Bahari ya Hindi (IOTC), masoko makuu katika nchi ambazo mazao ya bahari yanakamatwa kwa wingi au kutumikisha watu kama ilivyohusishwa na nchi za mwambao katika eneo la SWIO. Mapendekezo muhimu ni pamoja na kuwapo kwa hatua za uwazi zitumike katika usimamizi na uundaji wa sheria ili kufunua shughuli za uvuvi haramu na kuweka bayana athari za shughuli hizo kwa binadamu na dunia.
- China imewekeza kwa kiasi kikubwa kwa uchumi wa bluu katika eneo la SWIO ikiwa ni pamoja na kuwekeza katika bandari na miundombinu ya uvuvi, pamoja na ukuzaji na ushirikiano na mataifa ya mwambao katika ukanda huo. Makubaliano katika uwekezaji huu hayapo wazi na malalamiko zaidi yamekuwa kuhusu utunzaji endelevu wa mazingira na athari zake katika jamii za mbwambao wa bahari.
- China imeonesha uwekezaji huu kuwa na usawa kwa pande zote huku ikitumia vyombo vya habari kubainisha uhusika wake wa moja kwa moja katika maendeleo ya eneo hilo. Hata hivyo, matokeo ya ripoti hii yanaonesha kuna manufaa machache ya uwekezaji huu wa China au pengine hayapo kabisa kwa jamii za eneo hilo ambapo maisha yao yamekuwa yakiharibiwa ama moja kwa moja au kwa siri kama matokeo shushuli haramu na zisizozingatia utunzaji wa mazingira zainazofanywa na meli za China (DWF).
- Jumla ya vyombo vya majini vya China 138 vinaaminika kupewa kibali cha kuendesha shughuli zake katika eneo la SWIO mwaka 2023. Vombo 95 kati ya hivyo vimelenga kuvua samaki aina ya jodari na wengine jamii ya jodari, meli 4 katika ya hizo ni meli zenye majokofuzinabeba mizigo kwa ajili ya kuhudumia msafara ya meli zingine za uvuvi, na vyombo 39 siyo vyombo kuvua jodari, siyo mashua na vimelenga viumbe hai vingine katika eneo la maji lilipo pwani.
- Meli za uvuviza Chinazinahusishwa na kesi 86 za ukiukwaji wa haki za IUU pamoja na haki za binadamu ndani ya ukanda wa SWIO (huku vituhumiwa au kuthibika kuhusika katika kesi nyingine 177) kati ya mwaka 2017 na 2023. Nusu ya kesi hizi zimehusisha vyombo vinavyomilikiwa au kusimamiwa na taasisi za serikali au nchi ambazo China inafungamana nazo.
- Meli kubwa 95 za uvuvi kwa sasa zinaaminika kupewa vibali vya kuvua samaki walioko katika eneo la SWIO, 47% ya meli hizo zinahusishwa na ukiukwaji wa sheria za uvuvi na ukiukaji wa haki za binadamu au vyote kwa pamoja. Kwa vyombo 39 ambavyo havivui jodari hivi sasa, vinaaminika kupewa vibali vya kufanya shughuli zake katika eneo la SWIO ambavyo ni sawa na 26%.
- EJF ilifanya mahojiano na wavuvi 44 waliofanya kazi katika meli za uvuvi za China katika eneo la SWIO, wote waliripoti kupitia au kushuhudia uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu vikifanyika kwa kiasi fulani. Katika wote waliohojiwa, 80% waliripoti uvunaji wa mapezi ya papa, 59% waliripoti kukamatwa kwa makusudi au kujeruhiwa kwa viumbe vikubwa na adimu vya majini, 100% waliripoti ukiukwaji wa haki za kazi na kuishi, 96% walifanya kazi sana zaidi ya muda wa kazi na 55% walinyanyaswa kimwili.
- Kati ya mwaka 2017 na 2023, vifo vinne viliripotiwa na watu waliohojiwa katika meli za kuvua jodari za China ikiwamo mtu mmoja anayeshukiwa kujiua kwa kujirusha mwenyewe baharini.
- EJF pia ilifanya mahojiano na wavuvi 16 waliofanya kazi katika meli za kuvua samaki kwa kukokota nyavu zinazomilikiwa na Wachina nchini Msumbiji. Katika wote waliohojiwa, 56% waliripoti kufanyika uvuvi ulio kinyume na sheria katika maeneo yaliyopigwa marufuku, 50% waliripoti kukamata kwa makusudi/kujeruhi viumbe adimu wa baharini, 25% waliripoti kutumika kwa vifaa vya uvuvi ambavyo vipo kinyume na sheria, 88% waliripoti kutishiwa maisha, 81% waliripoti kushambulia mwili na 69% waliripoti kukiukwa kwa mazingira ya kazi na hali za maisha.
- Vyakula vya baharini vinavyohusishwa na meli za uvuvi za China vinashukiwa kuvuliwa kinyume cha sheria katika eneo la SWIO na kuingizwa katika masoko ya kimataifa, ikiwamo Ulaya, Japani, Korea Kusini na Marekani. Kwa mfano, 73% ya vyombo vinavyoshukiwa kufanya uvuvi haramu au kukiuka haki za binadamu au vyote pamoja ambazo zinafanya shughuli zake katika eneo la SWIO, zinaonekana katika orodha ya waingizaji walioidhinishwa wa bidhaa hizo katika nchi za Umoja wa Ulaya (EU).

1. Utangulizi

Uvuvi haramu, usioripotiwa au usifuata sheria (IUU) ni tishio kubwa la uchumi duniani kote, hasa katika nchi za pwani/mwambao wa bahari, kupata hasara ya kubwa na kugharimu mabilioni ya dola kila mwaka.¹ Mbali na athari za kiuchumi, pia inaleta hasara kubwa za kijamii na ikolojia kwa kuathiri idadi ya samaki, kutishia upatikanaji wa chakula na maisha katika nchi za mwambao wa bahari na kuharibu kwa kiasi kikubwa mifumo ya ikolojia kwa sababu uvuvi uliokithiri.² Uvuvi haramu huenda sambamba na ukiukwaji wa haki za binadamu na unyanyasaji mwingine, vitendo ambavyo sasa vimekithiri kwenye vyombo vya uvuvi.³ Wafanyakazi wa vyombo hivi mara kwa mara hujikuta wakikaa baharini kwa miezi mingi au hata miaka, wakiishi katika maisha ya utumwa mamboleo – ikiwa ni pamoja na kuteshwa kimwili na kisaikolojia, kujikuta wakiwa na madeni yanayowafunga katika kazi, hali mbaya za maisha, kufanya kazi kwa saa nyingi bila kupumzika na kukosa chakula na maji safi.

Mara nyingi mazingira ya uvuvi, yanaendana na kukosekana kwa uwazi, na kufanya zoezi la kuwatambua wavuvi haramu na wale wanaojihusisha na ukiukwaji wa haki za binadamu kuwa gumu. Zoezi hili linakuwa ni gumu zaidi kwa zile meli ambazo zinafanya shughuli zake mbali na eneo la maji ya nchi yake, meli hizi zinatambulika kama DWF.⁴ Misafara hii ya meli hufanya shughuli zake katika maeneo yasiyo na uwezo wa kutekeleza sheria au yenye mifumo ya usimamizi isiyo thabiti; kuajiri wahamiaji au wafanyakazi kutoka katika nchi masikini ambao kwa kiasi kikubwa wamekumbana na unyanyasaji na kufanya kazi kujikimu, inayowawezesha kukiuka sheria za uvuvi zinazozifaidisha nchi zao. Kadhalika, kuna uhaba wa tafiti na data zilizokusanywa

kuhusu mwenendo wa meli za kigeni (DWF) na athari zake, ambazo ni muhimu katika uundaji makini wa sera na kupunguza hatari.⁵

China ndiyo nchi yenye meli nyingi zaidi za uvuvi duniani, ikivua mamilioni ya tani za samaki kwa mwaka.⁶ Japo taarifa ya hivi karibuni iliyotolewa na Wizara ya Kilimo na Maendeleo Vijijini ya China inaeleza kuwa, kuna vyombo vya uvuvi 2,551 katika misafara yake,⁷ kuna uwezekano mkubwa kuwa ni idadi ya makisio ya chini na idadi kamili haijulikani.⁸ China pia ni mzalishaji mkubwa zaidi duniani wa nyama ya samaki wa baharini ikiwa ni sawa na 14.9% ya samaki wanaozalishwa duniani kote ikifuatiwa na Indonesia yenye 8.2%.⁹ Katika tani milioni 11.8 za samaki zilizoripotiwa kuzalishwa, tani milioni 2.3 zinadaiwa kuzalishwa na meli za China,¹⁰ ambazo zinadaiwa kufanya shughuli za uvuvi katika bahari zote kuu duniani na maji ya eneo kubwa la pwani.¹¹ Imegundulika kwamba meli za China zinalenga kuingia katika maji ya nchi za kusini mwa dunia hasa katika nchi za Afrika¹² - ambapo rasilimali zake zinaweza kuwa changamoto katika uthibiti na uzuiaji wa ukiukwaji na uvunjifu wa sheria za uvuvi.

Meli na vyombo vya uvuvi vya China vinajulikana vyema kwa kuwa mifumo inayokiuka sheria za uvuvi na haki za binadamu katika shughuli zake iwe ni eneo la nchini mwao au nchi za kigeni.¹³ Kwa mfano, China inabaki kuwa na rekodi mbaya Zaidi katika nchi zinazokiuka sheria za uvuvi ikiwa nafasi ya 152 kwa mujibu wa ripoti ya 'IUU Risk Index',¹⁴ na imehusishwa na kesi hadi 554 zilizothibitishwa au kushukiwa na IUU kati yamwaka 2015 hadi 2019.¹⁵ Ukubwa na idadi kubwa ua matukio ua



unyanyasaji katika meli hizo umegonga vichwa vya habari ikiwamo wifo vya wafanyakazi wanne wanaohusishwa na meli ya uvuvi ya China katika bahari ya Pasifiki kutokana na vitendo vibaya kibinadamu, ambapo baadhi ya miili ilitupwa baharini;¹⁶ mvuvi mwingine alizama baharini wakati akijaribu kutoroka mateso katika meli ya Kichina nchini Somalia;¹⁷ na ujumbe uliopatikana kwenye chupa kutoka kwa mvuvi aliyekosa msaada katika pwani ya Uruguay kutoka kwa mvuvi aliyekuwa kwenye meli ya China, ulionesha alifanya kazi kwa miaka miwili bila kurudi nchi kavu.¹⁸

Ripoti hii inachangia katika ongezeko la kazi zinazoonyesha uwapo wa meli nyingi za China mbali na eneo la maji la nchi hiyo duniani kote, pamoja na ukikuwaki mkubwa wa sheria za uvuvi unaohusishwa na meli hizo. Jambo muhimu ni kuwa, itasaidia namna ya kuitazama sera ya uwekezaji wa kigeni ya China kupitia Mkakati wake wa Kuchangamana na nchi nyingine kupitia bahari (BRI) unaoiwezesha kulinda meli zake na mienendo yake. Huku kukiwa na maneno na ahadi za manufaa ya pande zote na maendeleo endelevu bado hakujawa na maendeleo, uvunaji haramu wa mazao ya bahari, athari katika jamii zilizopo katika mwambao wa bahari pamona kuharibu mifumo ya ikolojia ya majini.

Mawanda ya kijiografia ya ripoti hii ni katika eneo la SWIO, katika eneo la pwani ya Comoro, Kenya, Madagascar, Mauritius, Mozambique, Seychelles na Tanzania, pamoja na maji yaliyo nje ya mipaka ya maeneo hayo. Maji ya eneo la SWIO yanatofautiana katika bayoanuwai, kuinua maisha kwa mamilioni ya watu.¹⁹ Wavuvi wadogowadogo na vyombo kama hivyo vimelenga viumbe ambao wana thamani kubwa katika masoko ya kimataifa kama vile; jodari, kaa, kamba na pweza. Hata hivyo, ni wazi kwamba athari za uvuvi haramu, uvuvi uliokithiri na mabadiliko ya hali ya hewa, vinatishia ustawi wa ikolojia na jamii za maeneo hayo.²⁰ Wakati ukanda huu ukijaribu kunufaika na mazao ya bahari, ni bayana kuwa, unahitajika uelewa wa kutosha kuhusu namna meli za Kichina na shughuli zake haramu zinavyoweza kuhatarisha usawa na manufaa ya uchumi wa bluu.

Ripoti hii imegawanyika katika sehemu zifuatazo: Sehemu ya 2 inaonesha mbinu za utafiti. Sehemu ya 3 inatoa muhtasari wa mwenendo wa shughuli za uvuvi katika eneo la SWIO, ikiwamo viumbe wanaolengwa na hali ilivyo. Sehemu ya 4 inaeleza ukubwa wa picha ya uwepo wa misafara ya meli za uvuvi za Kichina katika eneo hilo, itabaininisha idadi ya vyombo vinavyomilikiwa na China ambavyo vinafanya shughuli zake za uvuvi na zisizo za uvuvi. Sehemu ya 5 inatoa taswira halisi ya uwekezaji uliofanywa katika miundombinu ya uvuvi hasa uwekezaji wa China katika eneo la uchumi wa bluu la SWIO na makubaliano yanayoambatana na uwekezaji huo. Sehemu ya 6 inajadili uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu unaohusishwa na uvuvi wa samaki, pamoja na miundo ya makampuni yanayomiliki misafara hiyo

ya meli zinazohusishwa na kiwango kikubwa cha kesi za uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu. Sehemu hii pia ina mifano miwili inayotokana na mahojiano na wafanyakazi wa meli hizo, wakielezea walivyokuwa wakiishi katika meli za uvuvi wa jodari za China na zingine zisizovua jodari. Sehemu ya 7 inachambua mnyororo wa usambazaji wa meli zinazohusishwa na uvuvi haramu na kukiuka haki za binadamu, zikihusishwa na uzaji wa vyakula vya baharini katika masoko makubwa ya vyakula vya baharini dunia. Sehemu ya 8 inahitimisha ripoti na kutoa mapendekezo kwa nchi za pwani, nchi ambazo vyombo hivyo vinatoka, nchi zenye masoko, bandari, serikali ya Chima na Kamisheni ya Uvuvi ya Bahari ya Hindi (IOTC).

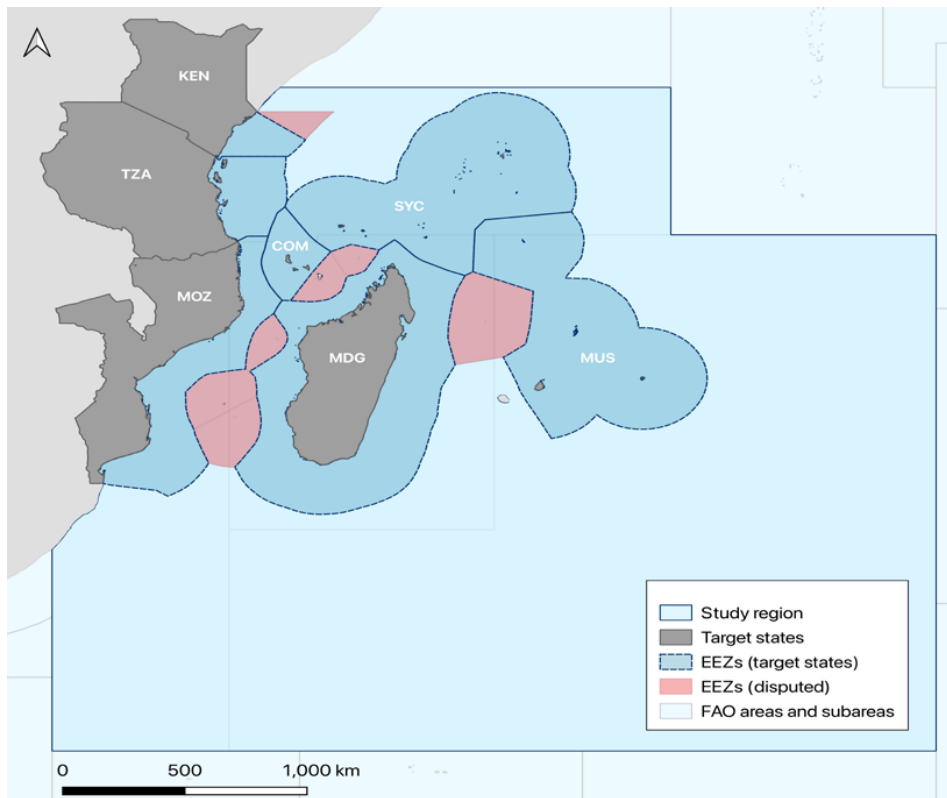
2. Mbinu za Utafiti

Taarifa za ripoti ya misafara ya meli za China iliyopo katika eneo la SWIO (umakini ukiwekwa katika vyombo vinavyoaminika kupewa kibali cha kufanya shughuli zake mwaka 2023), pamoja na zinazoshukiwa/kuthibitika kukiuka sheria za uvuvi na haki za binadamu kunakohusishwa na vyombo vya uvuvi katika miaka ya hivi karibuni (kati ya mwaka 2017 na 2023). Katika ripoti hii, kesi itakuwa ni tukio au mfululizo wa matukio yanayohusisha chombo husika na ndani 'kesi' hiyo kuna makosa mbalimbali. Kwa mfano, kama chombo kilibainiwa na mamlaka za uvuvi na kutuhumiwa au kuzuiwa kuvuna mapezi ya papa, kuvua samaki bila kibali au matumizi ya nyenzo zilizopigwa marufuku, hii ingetambulika kama kesi moja yenye makosa matatu.

Sehemu hii ya ripoti inatoa maelezo ya mawanda ya eneo la kijiografia la utafiti na maelezo ya jumla ya njia za ukusanyaji wa data na mbinu zinazopatika katika kiambatanisho cha 1. **Kiambatanisho cha 1.**

2.1 Mawanda ya Utafiti: Kijiografia

Eneo la utafiti katika ripoti hii ni maji yanayopatika katika mipaka ya FAO 51.6 hadi 51.8 na kusini mwa eneo la 51.5 (hadi eneo la Ikweta),²¹ inajumuisha kanda za kiuchumi yaani (EEZ) katika nchi saba za mwambao wa bahari ambazo ni: Comoros, Kenya, Madagascar, Mauritius, Msumbiji, Shelisheli na Tanzania. (**Picha 1**). Pamoja na kuhusisha nchi za mwambao wa bahari, Ufaransa, Somalia na Afrika Kusini hazijajumuishwa katika lengo la ripoti hii kwa kuwa kanda zao za EEZ hazimo katika eneo la SWIO. Hata hivyo, shughuli za vyombo vya uvuvi katika eneo lote zilichunguzwa ikiwamo ndani ya eneo la maji katika nchi za Afrika Kusini, Ufaransa na Somalia na jumuiya zake za EEZ. Uchunguzi ulifanyika kwa kutumia kifaa cha GIS (QGIS v. 3.34) ili kuruhusu kufikia eneo hilo.



Kielezo 1 – Eneo la Mradi wa Utafiti. Maeneo na Mipaka ya Maji inayoonekana katika picha ni ya kufikirika

2.2 Mbinu za Ukusanyaji wa Data

Data za awali na data za ziada zilikusanywa na kuchambuliwa kwa lengo la kupata uelewa wa kutosha kuhusu miendendo ya meli za Kichina katika eneo la SWIO. Data za awali zinahusisha mahojiano yaliyofanywa na wavuvi (n=28) raia wa Indonesia na raia (n=16) wa Ufilipino ambao waliofanya kazi katika meli kubwa za uvuvi za China katika bahari ya eneo la SWIO, pamoja na wavuvi (n=16) raia wa Msumbiji waliofanya shughuli za uvuvi katika meli za Kichina zisizovua jodari, hasa mashua, za nchini Msumbiji. Mahojiano haya yalitumika kukusanya taarifa kuhusu uvuvi haramu, ukiukwaji wa haki za binadamu, namna ya kupata wafanyakazi, mazingira ya kazi na hali za maisha, taarifa za vyombo husika na maeneo ya shughuli zao. Mahojiano kwa njia ya maswali yalifanywa kwa wavuvi wadogowadogo (n=7) na wasindikaji wa samaki (n=5) kutoka katika jamii mbili za wavuvi nchini Msumbiji. Mada zilizohohiwa kwa wanajamii hao zilijumuisha muingiliano uliopo baina ya wavuvi wadogowadogo na viwanda vya vyombo hivyo, mabadiliko katika shughuli za uvuvi na uchakataji wa samaki (ikiwamo upatikanaji wa samaki) na athari za kada ya uvuvi katika jamii na maisha ya watu wa pwani.

Data za ziada zilikusanywa kutoka kwenye vyanzo mbalimbali zikiwa zimeandikwa katika lugha za (Kiingereza, Kifaransa, Kichina, Kireno na Kiswahili). Hii inajumuisha ripoti za mashirika yasiyo ya kiserikali (NGO), data zilizochapishwa katika kanzidata ya Wizara ya Kilimo na Mambo ya Vijijini (MARA), orodha za vibali vilivyopo katika nchi za mwambao wa bahari, IOTC 'Orodha ya Vyombo Vilivyoidhinishwa) na kanzidata kama vile: Kanzidata ya Mikopo ya China kwa Afrika,²² Kanzidata ya Nguvu ya China Duniani,²³ data zilizokusanywa SAIS Mkakati wa Utafiti wa China na Afrika (SAIS-CARI)²⁴, Kanzidata ya Uchumi na Maendeleo ya China Ughaibuni²⁵ na tovuti ya AidData²⁶. Data za satelaiti pia zilichambuliwa kupitia Usimamizi wa Uvuvi Duniani (GFW) na mifumo ya ufuatiliji wa vyombo vya majini kwa kuchunguza data zilizopo katika Mifumo ya Utambuzi (AIS).²⁷ Hii husaidia ufuatiliji wa vyombo hivyo na mahala vilipo, kasi na mienendo, sambamba na utambuzi wa vyombo vinavyotiliwa shaka vinapopakua shehena na kuwasili katika bandari.

3. Mwenendo wa Uvuvi katika eneo la SWIO na umuhimu wake kwa Uchumi wa bluu

Maana ya dhana ya 'uchumi wa bluu' kama ilivyotumika katika ripoti hii, imetokana na mikutano zaidi ya 20 iliyofanyika Rio mwaka 2012 wakati dhana hii ikitumika kwa kiasi kikubwa katika nchi za visiwa vidogo ikiwa na maana ya mchango wa bahari katika ukuaji endelevu.²⁸ Benki ya Dunia inaeleza kuwa, uchumi wa bluu "umelenga kukuza sio tu uchumi bali pia ujumuishi wa jamii, na uhifadhi au uboreshaji wa maisha na kwa upande mwingine ukiimarisha utunzaji wa mazingira ya bahari na maeneo ya mwambao",²⁹ ambao unaakisi mapana ya lengo ambapo mikakati ya uchumi wa bluu umechangia au angalau kutopuuza ustawi wa kijamii na ikolojia. Hata hivyo kutumika tofauti kwa dhana hii wakati mwingine huonekana kama kawaida, mfano mara nyingine humakinikia katika kujipatia faida na ulanguzi na wengine kumakinikia kuboresha maisha na usawa.³⁰ Mara nyingine hilo limesababisha upotoshaji wa dhana hii, kulingana na upana wa shughuli na sera, sasa zimewekwa katika mwamvuvi wa uchumi wa bluu, kwa kiasi fulani inahusisha viwanda ambavyo navyo ni tishio kubwa kwa afya bahari na wakazi wa mwambao.

Katika eneo la SWIO, shughuli za uvuvi ni msingi mkubwa wa uchumi wa bluu, na hivyo kwa upana zaidi shughuli hizo zina umuhimu mkubwa kwa jamii za watu waishio katika mwambao ambao wanategemea bahari kwa vizazi na vizazi. Eneo la SWIO linatambulika kimataifa kama eneo pekee la viumbe adimu wasiopatikana mahala pengine popote duniani na viumbe wengine kwa ujumla sambamba na aina mbalimbali za matumbawe.³¹ Inakadiriwa kuwa, katika eneo zima la Magharibi ya Bahari ya Hindi (WIO), zinapatikana zaidi ya jamii 20,000 mbalimbali za viumbe wa baharini.³² Hata hivyo, uthabiti wa utajiri huu wa kipekee umekuwa ukitishiwa na milipuko (hasa uvuvi mwingi kupita kiasi na uvuvi haramu), kuharibika kwa makazi ya samaki na kuongezeka kwa joto la dunia.³³

Tangu miaka ya 1980, uvunaji wa mazao ya bahari katika eneo hili la WIO umeongezeka kwa kiasi kikubwa na kufikia 7% ya mazao yote yaliyopatikana duniani mwaka 2020.³⁴ Eneo hili la Bahari ya Hindi ni eneo la pili kwa uvuvi wa jodari duniani – likichangia 22% ya uchumi wote wa mazao ya bahari.³⁵ Wakati idadi ya samaki waliovuliwa na kufikishwa bandarini ikipungua au kuendelea kubaki palepale katika maeneo mengi duniani, idadi inaongezeka kwa kasi katika eneo la Bahari ya Hindi – japokuwa kiasi kikubwa cha samaki wanaokamatwa inafanya kuwa vigumu kwao kuzaliana na kurejesha idadi yake endelevu.³⁶ Katika eneo la WIO, wastani wa uzalishaji wa mwaka 2016 ulikuwa 13.9% mbao ni mkubwa kuliko wastani wa kipindi cha 2005-2014.³⁷ Ikiwa na uwezo wa kuzalisha tani 120,000 kwa mwaka, Port Louis (Mauritius) inaripotiwa kuwa eneo muhimu zaidi kwa kufikisha na kuchakata jodari waliovuliwa katika ukanda wote, ikifuatiwa na Victoria (Shelisheli) inayozalisha tani 100,000 kwa mwaka na Antsiranana (Madagascar) inayozalisha tani 36,000 kwa mwaka.³⁸

Eneo hili lina meli nyingi, ikiwamo meli za kubwa na za kati (ambazo mara nyingi zinakuwa zinamilikiwa na watu kutoka nchi za kigeni) na misafara ya meli ndogondogo. Tofauti na maeneo mengine ya majini, meli ndogondogo za uvuvi zinachangia kwa kiasi kikubwa uvunaji wa mazao ya bahari hadi kwa 56% ya mavuno yote.³⁹ Meli ndogondogo zinachangia wastani mkubwa wa uvunaji wa samaki kwa (56%) kwa msimu, ikijumuisha 93% ya jodari wa kina kifupi na 27% ya samaki wa tropiki (jodari wa njano, jodari mweusi na bigeye).^{40,41} Hata hivyo uvuvi mkubwa unatajwa kuhusisha zaidi konokono wakubwa na samaki wadogo wa kina kirefu.^{42,43} Uvuvi huu mdogo unafanyika kwa kiasi kikubwa katika nchi saba, 42% ni kwa ajili ya kitoweo cha nyumbani na 32% huuzwa na huchangia pato la familia zinazofanya shughuli za uvuvi.⁴⁴

Uvuvi wa jodari na samaki wanaofanana na hao katika Bahari ya Hindi umeweza kuzalisha tani milioni 1.6 hadi 1.8 tangu mwaka 2012.⁴⁵ Kuna aina nyingi za jodari waliopo katika eneo hili wanaowindwa zaidi na wavuvi

wa viwandani na wanapita katika eneo la bahari kubwa na EEZ, hasa, jodari wakubwa yaani albacore (Thunnus alalunga), bigeye (T. obesus), jodari weusi (Katsuwonus pelamis) na jodari wa manjano (T. albacares).⁴⁶ Tume ya IOTC imebainisha kwamba jodari wa manjano wanatajwa kuvuliwa kupita kiasi tangu mwaka 2008, idadi yao ikipungua kwa kasi mwaka 2010 na 2015. Kati ya mwaka 2015 na 2019, 37% ya jodari wa manjano waliovuliwa walikuwa wachanga na 53.7% walikuwa chini ya urefu usiokubalika kuvunwa.⁴⁷ Mwaka 2020, jodari wa manjano waliovuliwa katika Bahari ta Hindi walivuka kiwango kinachokubalika kwa 32% na kuchangia kupungua kwa idadi yao.⁴⁸ Mwaka 2018 na 2019, uvuvi wa jodari weusi katika Bahari ya Hindi pia ulivuka kiwango kilichoidhinishwa na sheria za uvunaji wa samaki hao.⁴⁹

Idadi ya samaki wanaotakiwa katika eneo hili imeonesha dalili ya kuvuka kiwango cha uvuvi kilichowekwa, ambapo mwaka 2019 tathmini ya FAO ilikadiriwa kuwa 37.5% ya idadi ya samaki waliopo katika eneo la WIO walivuliwa wakiwa hawajafikia kiwango cha kukomaa.⁵⁰

Samaki wa chini na kraisteshia (kama vile Kamba wadogo) wanatazamwa kama viumbe muhimu zaidi kwa makundi ta wavuvi wa pwani na bara kwa kutumia njia za kienyeji, vifaa vya kisasa na viwanda pamoja na viwanda vidogo. Kamba wadogo ni chanzo cha kwanza cha mapato katika eneo WIO na shehena hii huonesha wazi kuwa wamevuliwa katika kiwango kisichokubalika.⁵¹ Shehena ya jongoo bahari pia wanavunwa kupita kiasi, ikiwa ni moja ya bidhaa inayohitajika sana kutok China.

Kufa kwa uvuvi wa jongoo bahari nchini Madagascar

Jongoo bahari, ni aina ya viumbe wa majini wanaofanana na samaki wa miba na samaki wenye umbo la nyota, wakiwa ni viumbe muhimu katika mnyororo wa chakula katika ikolojia.⁵² Pia ni chakula muhimu katika nchi za Asia ya mashariki na hivyo kuwa na kuhitajika huko kwa kiwango kikubwa kumesababisha uvuvi uliokithiri wa viumbe hawa katika eneo la mpaka wa Bahari ya Hindi na Pasifiki.⁵³ China ndiyo mlaji na mnunuzi mkubwa kupitia (Hong Kong) wa jongoo bahari. Kati yamwaka 2018 na 2022, China Hong Kong zinaripotiwa kuingiza wastani wa tani 12, 185 za jongoo bahari kwa mwaka, zenye thamani ya dola za Kimarekani milioni 297.⁵⁴ Madagascar ni msambazaji mkubwa wa jongoo bahari kwa China Hong Kong kutoka eneo la SWIO, ikipeleka tani 268, zenye thamani ya dola milioni 9.4, zinaripotiwa kuigizwa kutoka huko katika kipindi hicho.⁵⁵

Uhitaji wa jongoo bahari umesababisha uvunaji kupita kiasi katika eneo hilo na sasa wanatajwa kuwa viumbe wanaovuliwa zaidi kupita kiasi na waliopungua.⁵⁶ Aina kadhaa za viumbe hawa zilizopo katika ukanda wa SWIO unakabiliwa na tishio la ulanguzi wa kiuchumi⁵⁷ na kuwekwa chini ya uangalizi wa Sheria ya Biashara ya Kimataifa inayohusisha Wanyama na Mimea ya Majini (CITES).⁵⁸

Nchini Madagascar, kufa kwa uvuvi wa jongoo bahari umechochea wavuvi wa ndani kuelekea kwenye maji ya kina kirefu na kutumia vifaa vya SCUBA kuvua jongoo bahari kinyume cha sheria na mara kadhaa kuhatarisha maisha yao kwa sababu ya fedha ya kawaida tu.⁵⁹ Katika baadhi ya maeneo, vifo vinavyohusiana na uzamiaji usio salama ili kuvua jongoo bahari vinatokea mara kwa mara.⁶⁰ Uvunaji haramu wa jongoo bahari unahusisha misafara iliyopangwa ya meli za kati na ndogo, inaripotiwa kuwa ulifadhiliwa na raia wa Kichina na hufika hadi katika maji ya Malagasy katika nchi za majirani wa EEZ.⁶¹ Mwezi Februari, mwaka 2024, raia watano wa China walikamatwa na mamlaka za Malagasy wakihusishwa na shughuli haramu katika maji ya Ushelisheli.⁶²

Uwazi mdogo, sheria na kanuni dhaifu, uwepo wa rushwa kwa maofisa wasimamizi umechangia kushuka kwa idadi ya jongoo bahari wa nchini Madagascar.⁶³ Wakati mamlaka za nchi hiyo zikitunga sheria kwa ajili ya kuzuia uvunaji wa jongoo bahari na biashara hiyo kwa ujumla ili kulinda idadi yao inayozidi kuisha,⁶⁴ kulingana na vyanzo vya ndani “wageni, hasa kutoka Asia” wanalindwa na maofisa wa ngazi za juu na kuendelea kufanya shughuli hizo huku wakikiuka sheria na taratibu.⁶⁵

Wakati juhudi za kuwalinda jongoo bahari zikiendelea kushawishiwa zaidi katika miaka ya hivi karibuni kama namna pekee ya kuwakamata wavuvi, maendeleo ya vitalu binafsi pia yamezuia jamii za mwambao kuyafikia maeneo hayo, na hivyo kuongeza wasiwasi. Wanyeji wanatajwa kuingia na kufanya Unyonyaji katika maeneo yaliyohifadhi jongoo bahari wamefanyiwa vitendo vya vurugu, ikiwa ni pamoj na mauaji ya walenzi.⁶⁶

Kufa kwa uvuvi wa jongoo bahari nchini Madagascar, ambako kulikochochewa na uhitaji wa viumbe hao katika soko la kimataifa, bila kuwa na uzingatiaji wa usalama wa mazingira⁶⁷ na kusaidiwa na wawakilishi wa nchi za nje waliopo ndani ya nchi hiyo, inachochea njia za uvuvi zinazotumika na uvunaji wa sheria za uvuvi katika eneo zima.

Mfumo wa sasa wa ulanguzi wa bidhaa za bahari hasa katika uvuvi wa jodari na Samaki Kamba katika eneo hili, unavipa kipaumbele vyombo vikubwa vya uvuvi, mara nyingi zaidi unafaidisha meli za DWS, na zinakuwa zimetawaliwa na uvuvi haramu. Ripoti ya WWF ya mwaka 2023 ilionesha kwamba uvuvi haramu wa samaki kamba na jodari katika eneo la SWIO unakadiriwa kupoteza kiasi cha dola milioni 142.8 kama kipato katika eneo kwa kipindi cha katia yamwaka 2015 na 2021⁶⁸ Kati ya mwaka 2016 na 2021, karibu 36% ya uvuvi uliofanyika, ulikuwa ni uvuvi haramu, idadi hii inatajwa kufikia 48.7%.⁶⁹



© EJF

4. Ramani ya msafara wa Meli za China (DWF) katika eneo la SWIO

Kwa ujumla, EJT imezibaini meli za China (DWF) takribani 138 zinazoaminika kupewa kibali cha kufanya shughuli katika eneo la SWIO mwaka 2023. Kwa minajili ya ripoti hii, zitafanyiwa uchunguzi katika makundi mawili: Meli za uvuvi wa jodari (ikijumuisha vyombo vya uvuvi vinavyolenga jodari na viumbe wengine wasio jodari na vyombo vyenye majokofu ya kuhifadhi samaki hao) na misafara inavua samaki wasio jodari (ikijumuisha vyombo vinavyovua katika eneo la maji mafupi kama mashua na vile vinavyotumia nyavu), zinazofanya shughuli zake katika nchi za mwambao wa bahari yaani EEZ. Misafara itachambuliwa kwa utofauti kulingana na jiografia na mfumo wa taasisi zinamofanyia shughuli hizo, pamoja na vyombo vinavyolenga kuvua jodari zinazoonekana katika RFMO pamoja na nchi za mwambao ambamo zinafanya kazi., uvuvi katika maji yanayotajwa kuwa ya kina kirefu kwa kulinganisha na vyombo visivyovua jodari vinavyofanya shughuli hizo karibu na maeneo ya pwani na kubaki baharini kwa kipindi kirefu. Katika mazingira kama hayo, imeonekana kwamba uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu unaweza kutofautiana kulingana na aina ya mfumo unaotumika.

4.1 Mwenendo wa msafara wa meli za China zinazovua jodari katika eneo la SWIO

EJF ilibaini jumla ya vyombo 95 vya majini vya China vinavyolenga kuvua jodari na viumbe wengine katika eneo la SWIO, vyote vilikuwa na bendera ya China na kutumia nyavu kwa uvuvi. Zaidi, kuna meli zenye majokofu nne zinazomilikuwa na raia wa China katika eneo hili kwa lengo la kukusanya samaki na kuvisaidia vyombo hivi. Vyombo vyote vinne vinafanya kazi kwa mwamvuli wa bendera ya Panama, nchi inayotambulika kuzisajili na ambako zilipewa kibali cha kufanya kazi kama nchi ya pili kwa kadi maalumu 'Yellow Card' mwaka 2019.⁷⁰ Panama ikiwa moja ya nchi za hivi karibuni kutumia mfumo huo, zipo katika hatari ya kuutambulika kama nchi zisizopambana na uvuvi haramu (IUU) na Umoja wa Ulaya, ilikuwa sehemu hiyo kutokana na kasoro ya sheria zake, hasa katika shughuli za uvuvi na shughuli zinazohusiana na uvuvi zinazofanywa na vyombo zinazopeperusha bendera za Panama⁷¹.

Mwaka 2022, China iliripotiwa kuvua jodari katika Bahari ya Hindi kiasi cha tani 7,491 za jodari wa manjano na weusi na 5,930 wa jodari wadogo wa kina kirefu. Hii ni idadi ndogo ukilinganisha na meli za nchi nyingine katika

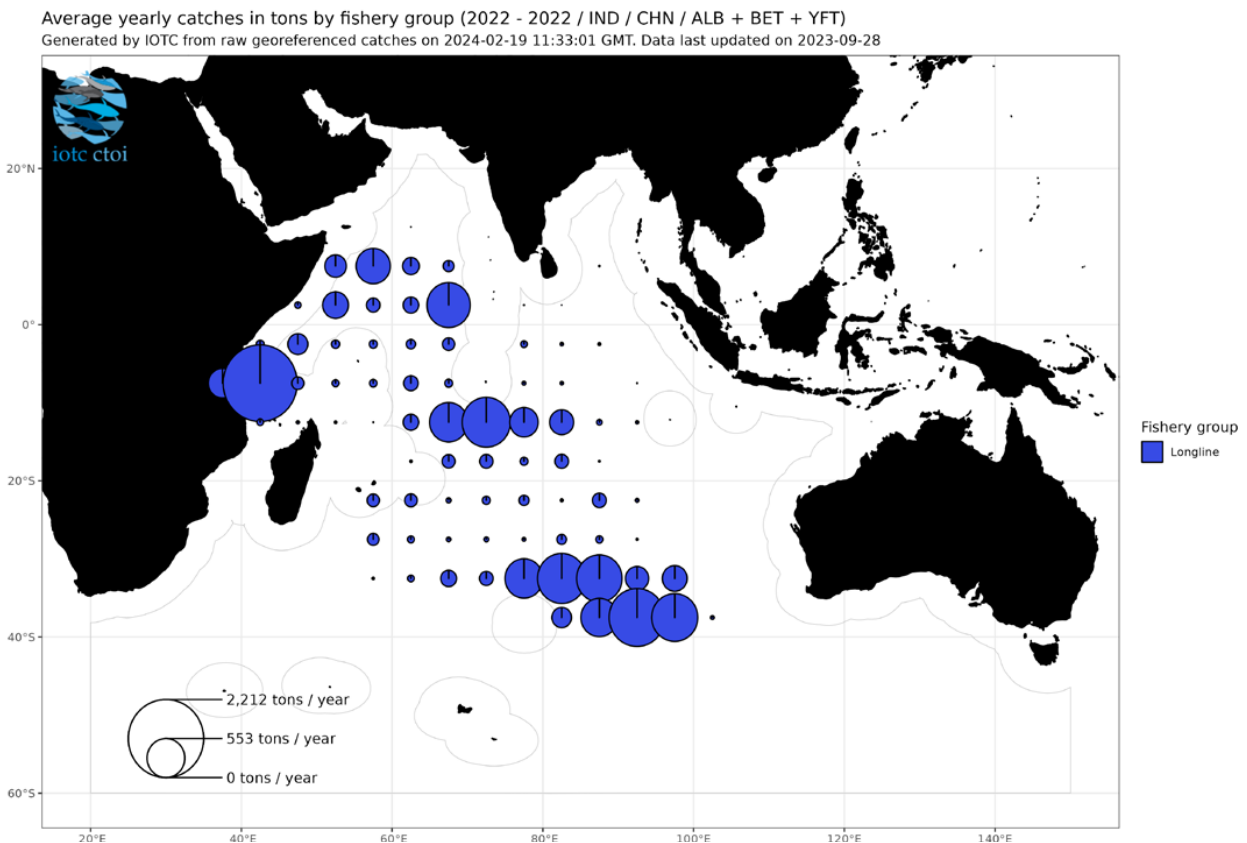


eneo hilo. Kwa mfano, misafara ya meli kutoka Umoja wa Ulaya zilivua shehena ya tani 107,742 za jodari wa manjano na weusi pekee katika Bahari ya Hindi kwa mwaka huo.^{72,73} China ilivuna kiasi cha tani 10, 557 za jodari wa mwanjano na weusi kwa mwaka 2024,⁷⁴ ingawa shehena hiyo inajumuisha ile iliyopatikana kutoka Taiwan, ambayo kihistoria inatajwa kuchangia kiasi kikubwa.

Data zilizochapishwa hivi karibuni (2019) zinaeleza kuwa, ufuatiliaji wa China kwa vyombo vyake vya kuvulia samaki ni 6.88% pekee,⁷⁵ ikiwa ni kiwango cha juu kidogo kuliko 5% inayohitajika na IOTC.⁷⁶ Katika ripoti ya ufuatiliaji iliyowasilishwa kwa IOTC mwaka 2023, China iliripotiwa kuangaliwa mara nne pekee kwa misafara yake mwaka 2021, huku kukiwa hakuna kiwango kamili cha asilimia kilichotolewa.⁷⁷ Eneo la ufuatiliaji na ukaguzi limekosolewa na NGO na kutajwa kuwa, ni eneo dogo, ambalo limependekezwa kwamba IOTC inatakiwa kuongeza mpaka kufikia 20% kufikia mwaka 2025 na

kuimarisha viwango vya programu na kiufundi katika ufuatiliaji wa vyombo hivyo kielektroniki ndani ya mamlaka zake.⁷⁸

Vyombo vya uvuvi wa jodari kutoka China vinatawala eneo kubwa la maji ya kina kirefu katika ukanda wa SWIO, isipokuwa eneo la maji la Tanzania. Kulingana uchunguzi wa AIS kwa miaka ya hivi karibuni, vyombo vya China huwa vinakuwepo Tanzania kati ya mwanzoni mwa Novemba na mwishoni wa mwezi Januari. Kulingana na nyaraka zilizopo katika tovuti ya IOTC, Serikali ya Tanzania imeripoti kutoa leseni kwa vyombo 30 vyenye bendera ya China kati ya nwezi Septemba 2022 na Agosti 2023, kwa makubaliano na Chama cha Meli za China Ughaibuni (COFA).⁷⁹ Vyanzo vya habari nchini Tanzania vinaeleza, angalau leseni 30, pamoja na vibali 15 vilivyotolewa kwa vyombo vya uvuvi vya Hispania, ambavyo kwa pamoja vina thamani ya dola za Kimarekani milioni 2.13.⁸⁰



Kielelezo cha 2 –Eneo la kijiografia linaloonesha uvuvi wa jodari wadogo wa kina kirefu, jodari weusi na manjano kama ilivyoripotiwa na China kwa IOTC mwaka 2022.⁸¹

Port Louis nchini Mauritius ndiyo bandari inayotembelewa zaidi na meli za uvuvi za China, na bandari inayopendelewa zaidi na meli kubwa za uvuvi katika eneo zima, ikitembelewa na vyombo vya uvuvi vya kigeni zaidi ya 900 kwa mwaka.^{82,83} Ni vyema kufahamu kuwa Mauritius ni sehemu ya nchi zilizokubaliana kuweka Sheria ya Uvuvi katika Bandari zake ili kuzuia, kubaini na kutokomeza uvuvi usiozingatia sheria yaani IUU (PSMA), moja ya mkataba wa kipekee wenye lengo la kuzuia samaki waliovuliwa kinyume cha sheria kuingia sokoni kupitia udhibiti wa bandari na uchunguzi wa vyombo vya uvuvi vya kigeni.⁸⁴

Vyombo vya uvuvi vya China vinatajwa kuwa na mfumo wa ufaulishaji wa shehena ya samaki baharini, ambapo tani 12,079 za jodari wa kina kirefu, jodari weusi na manjano walifaulishwa katika meli zenye majokofu kwa mwaka 2022⁸⁵ - ikiwa ni 90% ya samaki hawa walioripotiwa kuvuliwa. Aina hii ya ufaulishaji imezidi kukita mizizi katika IOTC, huku shehena 1,677 zikiripotiwa kuvuliwa kwa mwaka 2022, ikiwa ni idadi kubwa zaidi, mara mbili ya ile ya mwaka 2015.⁸⁶ China inahusiaka kwa 20% ya uhamishaji huu, huku Taiwan ikifanya 64% ya ufaulishaji. Ufaulishaji au uhamishaji wa shehena husaidia chombo kukwepa udhibiti katika bandari, na kuwezesha kuchanganya samaki waliovuliwa kwa njia zisizo halali na wale halali, na wakati mwingine kuwabana wafanyakazi kukaa baharini kwa miezi kadhaa au mwaka, na kusababisha utumwa mamboleo.⁸⁷

4.2 Mienendo ya vyombo vya China visivyovua jodari katika eneo la SWIO

EJF ilitambua jumla ya meli za uvuvi 39 za China zilizolenga kuvua samaki wengine tofauti na jodari katika eneo la SWIO. Boti za uvuvi 37 na meli 2 zenye majokofu ziliripotiwa kutumia vyavu ndefu. Katika ya meli hizo, meli 20 ziliaminika kuwa leseni ya kuvua nchini Msumbiji na 19 vilikuwa na leseni ya kuvua nchini Madagascar.

Madagascar ni kisiwa cha nne kwa ukubwa duniani, kina pwani yenye urefu wa kilometa 5,600 na ukubwa kilometa za mraba zipatazo 1,000,000 katika eneo la EEZ.⁸⁸ Wakati rasilimali zake za bahari zikiwa muhimu zaidi, ukubwa wa eneo lake la maji umekuwa changamoto kubwa katika kudhibiti uvuvi uliokithiri na uvuvi haramu, changamoto hiyo inakuwa ni kubwa zaidi kutokana na matatizo utawala mbovu na ufisadi.⁸⁹

Jumla ya meli za uvuvi 19 za China zisizovua jodari zilionekana zikifanya shughuli zake nchini Madagascar, ambapo zinatajwa kutumia bendera ya nchi hiyo. Kila chombo kimeorodheshwa kama boti ya uvuvi wa kamba katika eneo la maji mafupi au pwani. Kamba hawa wanavuliwa sana na wanapungua kwa kasi kubwa, kutokana na vyombo hivi kufanya shughuli za uvuvi kwa wingi eneo la magharibi mwa pwani ya nchi hii. Kamba wamelengwa zaidi na vyombo vidogo na sekta zinazofanana nazo na kusababisha mvutano baina ya pande mbili huku wavuvi wazawa wakilalamikia athari za kimazingira.⁹⁰ Katika kuchukua hatua za kukabiliana na mgogoro huu, serikali ya Madagascar ilipiga marufuku kwa boti za uvuvi kufanya shughuli zake katika eneo la umbali wa maili 2 (Maili ya baharini-NM) kutoka ufukweni mwaka 2021,^{91,92} ambapo imeonekana kuimarisha hali ya uvuvi na ikolojia iliyopo.⁹³

Kufanya kazi chini ya bendera ya Malagasy, chombo cha uvuvi lazima kiwe vinamilikiwa na taifa la Malagasy au kampuni yenye makao makuu nchini Madagascar.⁹⁴ Vyombo vya kigeni vinaweza kupewa idhini ya kuvua

katika maji ya Malagasy aidha kwa makubaliano au mkataba baina ya nchi ya Madagascar, kupitia waziri mwenye mamlaka na masuala ya uvuvi.⁹⁵ Hawana ruhusa ya kuvua kamba, ambao wanahifadhiwa kwa ajili ya vyombo vya Madagascar pekee.⁹⁶ Leseni za uvuvi hazitolewi kwa vyombo vya kigeni vyenye rekodi za kujihusisha na uvuvi haramu na vyombo vinavyopeperusha bendera za nchi ambazo haziwezi kuwajibika kwazo.⁹⁷ Kadhalika, sheria zinazozuia vyombo vya kigeni kuvua zinaweza kutazamwa upya kwa makampuni ya kigeni yenye makao makuu nchini Madagascar, hiyo itaruhusu vyombo vya kigeni kupeperusha bendera ya Madagascar na kufanya shughuli zake chini ya kibali cha serikali na kupata ruhusa ya kuvuna rasilimali zilizhifadhiwa kwa ajili ya vyombo vinavyotumia bendera ya Madagascar.

Boti 15 za China zilizobainika kufanya shughuli zake nchini Madagascar ziliripotiwa kumilikiwa Société malgache de pêche SA (aka 'Somapêche'), kampuni ya Kichina iliyopo nchini Madagascar. Somapêche imeripotiwa kuwa na wafanyakazi 1,200 nchi nzima, ikisafirisha kamba katika masoko yenye thamani kubwa ikiwamo Umoja wa Ulaya.⁹⁸ Uchunguzi wa mwaka 2021 uliibua wasiwasi juu ya ukiukwaji wa sheria za uvuvi katika vyombo vinavyomilikiwa na kampuni hii pamoja na mazingira mabaya ya kazi na wafanyakazi wakiripoti kufanya kazi kwa muda mrefu kwa malipo duni.⁹⁹

Wabia wakubwa wa Somapêche ni Zhongyu Global Seafood, ambao hivi sasa wamekuwa wakisimamia meli za uvuvi nchini humo. Zhongyu Global Seafood inamilikia na kampuni ya nchini China ya 'China National Fisheries Company (CNFC)' na 'CNFC Overseas Fishery Co. Ltd (COFC)', zote zipo chini ya mwamvuli wa 'China Agricultural Development Group Co., Ltd'. CNFC ambayo ilikuwa kampuni ya kwanza ya Kichina kumilikiwa na DWF na ikiwa na wavuvi walioenea eneo kubwa la dunia. Kama taasisi, ni wakiukaji wakubwa wa sheria za uvuvi,¹⁰⁰ na watendaji wa makosa mengi katika nchi mbalimbali za Afrika Magharibi.¹⁰¹

Taarifa kidogo zinafahamika kuhusu 'Mada Fishery' ambao wanatajwa kama wamiliki wa boti nne zilizobaki nchini Madagascar. Mwanzoni vyombo hivi ambavyo vilikuwa na uhusiano na kampuni (lakini inaonekana haina leseni tena ya kufanya kazi nchini Madagascar) iliripotiwa kuwa vinamilikiwa na Qingdao Kaihang Fisheries Co Ltd. (QKF) yenye makao yake makuu nchini China, katika jimbo la Shandong.¹⁰² Kulingana na tovuti yao, QKF ilianzishwa mwaka 2013 na kufanya shughuli za kimataifa katika nchi za Senegal, Gambia na nchi nyingine za Afrika.¹⁰³ Boti nyingine nne za Mada Fishery zinaaminika hapo awali kutembea katika msafara uliotambulika kwa jina la 'GORDE',¹⁰⁴ ambazo zina historia ya kukiuka sheria ya Uvuvi (IUU) Magharibi mwa Afrika ingawa inasemekana umiliki wake ulibadilishwa baada ya kukutwa na makosa hayo.¹⁰⁵

Idadi ya boti za uvuvi za China zinazofanya kazi katika nchi hii ingeweza kuwa kubwa sana. Imeripotiwa kuwa, kiasi kilichopendekezwa ingawa hakijakamilika, kilikuwa katika makubaliano ya siri yaliyofikiwa mwaka 2018, kina thamani ya dola za Kimarekani bilioni 2.7 ambacho kingeruhusu boti takribani 300 kuingia katika maji ya Madagascar kwa miaka 10, ambao ulisainiwa bila waziri wa uvuvi kujulishwa.¹⁰⁶

Jedwali la 1 – Taarifa ya Umiliki wa Vyombo vya Uvuvi nchini Madagascar

Jina la kampuni ya ndani	Idadi ya vyombo vilivyotambuliwa	Kampuni mama ya China	Serikali/Binafsi
Somapêche	15	CNFC/COFC	Serikali
Mada Fishery	4	Haijulikani	Haijulikani

Msafara wa vyombo vya majini wa GORDE na Mada Fishery

Meli tatu za uvuvi zinazomilikiwa na kampuni ya Kichina ya GORDE (GORDE 105/106/107) zilitambuliwa na mamlaka za Gambia na taasisi binafsi ya Sea Shepherd kwamba zinakiuka sheria za uvuvi nchini Gambia, zote tatu zikiwa katika pwani ya nchi hiyo (IEZ), eneo ambalo limehifadhiwa kwa wavuvi wanaotumia mitumbwi ya kawaida. Meli mbili zenye namba (GORDE 105 NA 107) pia zilikutwa zikitumia vyavu zilizounganishwa – ambapo moja hubebeshwa kwa nyingine ili kuvua kila kinachonasa na kupata mavuno makubwa zaidi.¹⁰⁷

Baada ya ufuatiliaji kuimarika, vyombo vya GORDE viliondoka Afrika Magharibi vikidai vinataka kupata leseni ya kufanya shughuli nchini Madagascar, safari ambayo iliwezesha na Jeshi la Maji la China.¹⁰⁸ Wakiwa njiani kuelekea nchi ya Afrika Mashariki mwezo Mei 2021, vyombo viliungana na chombo kingine (GORDE 108) na boti nyingine nne (LU QING XIN YUAN YU 005/006/007/008), zilizotia nanga Ushelisheli bila kibali, mwisho wa siku waliitwa ili kufanyiwa ukaguzi.¹⁰⁹

Wakati huohuo, manahodha walitoa nyaraka zinazoonesha walikuwa wakifanya shughuli halali katika eneo hilo; hata hivyo, EJF iligundua kuwa nyaraka hizo zilighushiwa na kuibua maswali kuhusu utambulisho na malengo halisi ya meli hizo. Wasiwasi zaidi uliibuka pale ambapo EJF iligundua uwepo wa viashiria vingine hatarishi vilivyoashiria kufanyika kwa shughuli za kinyume na sheria – viashiria hivi ni kama vile kuwa na namba zinazoonesha zimetoka China huku zikiwa siyo sahihi au hakuna kampuni hiyo na uhalisia kuwa vyombo vyote viliazima namba za utambulisho vilipoonekana Gambia.¹¹⁰

Iliaminika kwamba vyombo vya majini vya GORDE vilipata leseni ya kuvua samaki katika maji ya Madagascar kwa kusimamiwa na Mada Fishers, ikiwa na makubaliano ya kuanza shughuli za uvuvi mwaka 2022 licha ya sheria kuzuia vyombo vyenye historia ya kufanya uvuvi haramu kupewa leseni. Kufuatia shinikizo kutoka kwa mashirika na asasi za kiraia, ikiwamo EJF, vyombo hivyo vilionekana kunyimwa leseni ya uvuvi,¹¹¹ ingawa Waziri wa Uvuvi na Uchumi wa Bluu wa Madagascar kupitia mahojiano yaliyochapishwa na jarida la Mangabay aliashiria kwamba, ikiwa vyombo hivyo vimebadilisha majina na wamiliki, vinaweza kupewa leseni ilimradi vinafuata sheria.¹¹² Hivi sasa inaaminika kuwa, vyombo vyote vinne vimepata leseni zake katika nchi hiyo hivi karibuni hata katika mwaka 2023, na bado vinafanya shughuli zake chini ya Mada Fishers zikitumia majina ya BAOBAB 105/106/107/108 ingawa hazipo chini ya umiliki mpya.¹¹³

Msafara wa vyombo hivi umeonesha viashiria na mienendo ya uendeshaji na safari kinyume cha sheria kwa makusudi, zaidi zikipita katika eneo kubwa ka bahari ili kupata mazao mengi zaidi. Hali hiyohiyo inaonesha kupata faida, kuwa na uhitaji, kuvuka mipaka na kukosa mawasiliano na vyombo husika pamoja na kukosekana kwa uwazi juu ya umiliki halisi wa vyombo hivyo na historia. Kwa kutumia taarifa za kiintelijensia kutoka vyombo vya usimamizi, NGO yaliweza kusaidia kutambulika na kuzuia uvuvi unaokiuka sheria yaani IUU, matumizi ya nyavu yanayoonekana ni ninyume na sheria.

Nchini **Msumbiji**, shughuli za uvuvi hufanyika zaidi katika kingo za mji wa Sofala, unaotazamwa kama eneo lenye samaki wengi zaidi katika pwani pamoja na Maputo Bay.¹¹⁴ Maji ya eneo hili yana mazingira mazuri kwa ajili ya uvuvi mdogo na mkubwa, ikiwamo uwepo wa mawimbi yasiyo na nguvu, kina kifupi cha maji, mito na ghuba ambazo zinawezesha samaki na jamii ya kamba kuzaliana kwa idadi kubwa.¹¹⁵ Vyombo vya China vinafanya shughuli zake kwa wingi kwenye eneo la Quelimane jiji la pili kwa ukubwa nchini Msumbiji, Beira, ambapo zipo katikati mwa eneo la maji ya Msumbiji ambapo fukwe yake ina urefu wa kilometa 2,700, ya tatu kwa ukubwa katika Bahari ya Hindi.¹¹⁶

Leseni za uvuvi katika maji ya Msumbiji hutolewa chini ya Tamko namba 74/2017 kutokana na Kanuni zineazotoa Haki ya Uvuvi na Leseni ya Uvuvi (iliyofanyiwa marekebisho mwaka 2018).¹¹⁷ Kuna aina nne ya tozo za leseni: Chombo cha Msumbiji kinachohudumiwa na bandari ya Msumbiji, Chombo cha Msumbiji kinachohudumiwa na bandari za kigeni, chombo cha kigeni kinachohudumiwa na bandari ya kigeni, ambapo tozo zake zinabadilika badilika kwa mwaka, na wizara husika.¹¹⁸ Chini ya kifungu cha 120 (4) ya sheria namba 89/2020 inakipa mamlaka chombo cha kusimamia shughuli za uvuvi (REPMAR), vyombo vya uvuvi vilivyopo katika orodha ya taifa au RFMO IUU zimezuiliwa kupeperusha bendera ya Msumbiji.¹¹⁹ Serikali ya Msumbiji imeongeza tozo za leseni mwaka 2018 (karibu mara 100) ili kuchochea makampuni ya kigeni kuingia ubia na makampuni ya Msumbiji. Matokeo yake, vyombo vingi

vya kigeni hivi sasa vinaomba kufanya shughuli za uvuvi nchini Msumbiji na makampuni mengi ya Msumbiji ili kunufaika na unafuu wa tozo za leseni.¹²⁰

Jumla ya vyombo vya uvuvi 20 visivyovua jodari vilibainika kufanya shughuli zake nchini Msumbiji, 10 vinaaminika kupeperusha bendera ya China, wakati vingine 10 vikiripotiwa kutumia bendera ya Msumbiji. Vyombo hivi vimelenga kuvua viumbe mbalimbali wa majini ikiwamo samaki wadogo wa kina kifupi, uduvi wa kina kirefu na wa kina kifupi. Vyombo vinavyolenga uduvi wa maji mafupi, ambao ni bidhaa kuu ya baharini inayosafirishwa nje ya nchi zaidi, hufanya shughuli ya kuvua katika eneo la pwani kati ya 3 na 12 NM, wakati vyombo vya uvuvi vinavyolenga uduvi wa maji marefu pamoja na viumbe wengine kama na kamba wakubwa, vinafanya shughuli zake katika eneo la maji zaidi ya 12 NM.¹²¹

17 Vyombo 17 vya uvuvi vinavyomilikiwa na China vilionekana katika orodha ya meli zenye leseni mwaka 2023¹²² kutoka kwenye Mamlaka ya Uvuvi ya Taifa (ADNAP) ikiporomoja kwa kasi kutoka boti 65 za China zilizopewa leseni ya uvuvi mwaka 2019.¹²³ Mahojiano na wafanyakazi wa zamani yaliyoendeshwa na wapepelezi wa EJF mjini Beira, Januari 2024 ilifichua sababu mbalimbali ya kupungua kwa idadi hii. Ni pamoja na kufilisika kwa kampuni, kama kampuni ya Kichina ya Min Yu Pescas, pamoja na misafara mingine kuripotiwa kwenda katika maji ya mataifa mengine kama vyombo vinavyomilikiwa na kampuni ya Ocean Rich Pelagic Moçambique, ambavyo vilihama kuelekea Ivory Coast mwaka 2021. Sababu zote za kuondoka zinaonekana kuchangiwa na kushuka kwa



faida ya shughuli za uvuvi katika maji ya Msumbiji, huku idadi ya samaki ikitajwa kushuka baada ya miaka kadhaa ya uvuvi uliokithiri na kuharibiwa kwa makazi ya samaki na vyombo vya uvuvi.¹²⁴

Wakati idadi ya vyombo vya Kichina katika orodha ya nchini Msumbiji ikionekana kushuka, inaaminika kwamba vyombo vingine vya China vinafanya shughuli zake katika maji ya Msumbiji vikiwa ama havina leseni au vikiwa na vibali ambavyo havipo katika orodha rasmi. Mwaka 2023 ripoti kuhusu kushuka kwa idadi ya wavuvi nchini Msumbiji, Centro de Integridade Pública (CIP) ilitangaza kuwa, makampuni ya uvuvi kutoka China zilifanya shughuli zake katika maji ya Msumbiji kinyume cha sheria kwa mgongo wa mwanasiasa wa Msumbiji na kwamba vyombo vingi vya China havionekani katika orodha rasmi ya leseni.¹²⁵ CIP inakadiria kuwa, karibu vyombo 60 vya China visivyo na leseni inayotambulika viliwasili katika maji ya Msumbiji kati ya mwaka 2017 na 2018 baada ya kipaumbele cha China kubadilika kutoka kwenye kusafirisha nje mbao kinyume na sheria na kwenda kwenye uvuvi.¹²⁶ Leseni hizi zisizo halali zilitolewa haraka kwa makampuni ya China “bila kuchelewa”,¹²⁷ na bila Kamisheni ya Uvuvi ya Taifa (CAP) kutambua, chombo cha ushauri kwa ADNAP kinachojumuisha serikali na vyombo vingine vinavyohusika na usimamizi wa uvuvi na utunzaji wa rasilimali.¹²⁸

Makampuni ya uvuvi ya China pia, yanaonekana kuhamisha leseni za uvuvi kutoka kwenye makampuni hewa yenye uhusiano na maofisa wa ngazi za juu katika serikali ya Msumbuji. Motil Moçambique Lda, kampuni iliyosajiliwa mwaka 2017 na inayomilikiwa na Florindo Nyusi, mtoto wa Rais wa Msumbiji aliyeko madarakani, Felipe Nyusi, ilipewa leseni ya uvuvi inayomruhusu kuvua uduvi (tani 120), kamba wadogo (tani 30), kaa (tani 30), samaki (tani 30), samaki jamii ya pweza (tani 24) na kamba wakubwa (tani 24), licha ya kutomiliki chombo chochote cha uvuvi.¹²⁹ Leseni hizi zililhamishwa kwenda kwa kampuni ya Kichina ya Nanjing Runyang Fishing Corporation, mwezi Juni, 2017 mwezi mmoja tu baada ya Motil Moçambique, kusajiliwa.¹³⁰ Ingawa mazingira ya kuhamishwa kwa leseni hii hayapo wazi, EJF imeonyeshakuwa kifungu namba 44 cha sheria ya uvuvi ya Msumbiji imeeleza wazi kwamba, leseni ya uvuvi haihamishiki.¹³¹

Mwaka 2023, kunaaminika kuwepo kwa vyombo vinne vya majini vilivyomilikiwa na kampuni za uvuvi za China katika eneo la maji la Msumbuji EEZ, ambapo vitatu miongoni mwavyo; Fu Yue Pescas, Guangdong Xiesheng na Krustamoz vina leseni inayotambulika. Kampuni nyingine - iliyopo ya Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries ilibainika kupitia data za serikali ya China, data za AIS na ushahidi kutoka kwa wafanyakazi wa zamani uliokusanywa na maofisa wa EJF katika mji wa Beira. Kwa ujumla, kampuni hizi nne zinasimamia vyombo vya uvuvi karibu 20 katika maji ya Msumbuji ambapo 10 kati ya hivyo vinamilikiwa na CNFC, kampuni ya serikali ya China.

Kwa kuangalia idadi ya vyombo vya majini, Krustamoz ilikuwa ndiyo kubwa zaidi ya uvuvi inayomilikiwa na China nchini Msumbiji kwa mwaka 2023, ikiwa na jumla ya boti 10. Boti zote hizi zikilenga kuvua ama uduvi wa maji mafupi au maji marefu na zikiripotiwa kuwepo katika bandari ya Quemaline, katika jimbo la Zambezia, kama bandari zake. Krustamoz ni mbia wa kampuni ya CNFC na ilinunuliwa kutoka katika kampuni ya uvuvi ya Hispania ya Grupo Amasua mwaka 2012 kwa ajili kupanua wigo wa CFNC katika ukanda huo, ikifanya shughuli zinazofanana na zile za Madagascar Somapêche).¹³²

Kwa mujibu wa orodha rasmi zilizotolewa, Guangdong Xiesheng (GX) ilikuwa kampuni ya pili kwa ukubwa iliyokuwa ikisimamia vyombo vya uvuvi katika maji ya Msumbiji mwaka 2023, ikiwa na boti tano za uvuvi ambazo zote zina leseni. Vyombo vinne pekee kati ya hivyo viliaminika kufanya kazi ingawa vyote vitano vipo katika mji wa Beira. GX ni kampuni binafsi inayomilikiwa na raia wa China, ambao mmojawapo ni rais wa kampuni ya Guangdong Chemba ya Biashara ya Uvuvi Fisheries Chamber of Commerce. Kampuni ina historia ya kufanya kazi Thailand na Malaysia na kupokea leseni yake ya kwanza ya uvuvi katika maji ya Msumbiji, mwezi Aprili 2020, kulingana dara za MARA, ikiwa na msafara wa vyombo vilivyowasili mwezi Agosti, mwaka huohuo.

Nyaraka za kampeni za uvuvi za ADNAP kwa mwaka 2023, zinaonesha kampuni ya ‘Fu Yue Pescas (FYP) ina leseni za kuvua samaki nchini katika boti mbili za uvuvi ambazo zinatoka katika msafara wake wa ZHONG TAI: ZHONG TAI 8 na 9. FYP ina leseni za Msumbiji tangu mwaka 2021, na inaripotiwa kwamba nyingi kati ya hizo zinamilikiwa na Guangdong Zhongtai Senda Fisheries, Co., Ltd, (ambapo inaonekana kumilikiwa na Guoyue Group¹³³) yenye umiliki wa 60% ya hisa zote katika biashara.¹³⁴ Guodi Yan, ni raia wa China anayemiliki 40% inayosalia, pia alikuwa mwanzilishi wa Min Yu Pescas,¹³⁵ ambayo kulingana maelezo ya wafanyakazi, sasa inaaminika kuwa imefilisika. Picha zilizopigwa na EJF karibu na bandari ya Beira mwezi Januari 2024, inaonesha ushahidi kuwa boti nyingine nne zinazoonekana kumilikiwa na FYP, zipo katika maji ya Msumbuji kwa sasa, licha ya kutokuonekana katika orodha ya ADNAP. Hata hivyo, picha hizi zinaonesha zimeshusha nanga bila kujulikana wazi kama zinaendelea na shughuli za uvuvi au la. Chapisho katika mtandao wa kijamii kutoka kwa mfanyakazi raia wa Indonesia, lilionesha kuongezeka chombo kimoja zaidi katika idadi yavyombo hivyo ambacho ni ZHONG TAI 10 katika bandari ya Beira, mwaka 2019.

Athari ya uwapo wa vyombo vya uvuvi vya China katika jamii za pwani ya Msumbiji

Theluthi mbili ya wananchi wote wa Msumbiji, wanaishi katika eneo la pwani ya nchi hiyo ambalo lina urefu wa kilometa zipatazo 2,500.¹³⁶ Pwani hii ya nne kwa urefu barani Afrika, inafanya eneo lote la maji kufikia ukubwa wa kilometa za mraba 587,000 ikiwamo eneo lote la maji ya Msumbiji na ukanda wake wa EEZ.¹³⁷ Wavuvi wa Msumbiji ni muhimu sana katika taifa kwa kuzalisha chakula muhimu pamoja na ajira kwa wakazi wa vijijini.¹³⁸ Karibu 20% ya wakazi wote wa pwani wanategemea kipato kutoka kwenye uvuvi wa Msumbiji pamoja na chakula.¹³⁹

Uvuvi nchini Msumbiji unasimamiwa na Wizara ya Uvuvi Baharini na Nchi Kavu (MIMAIP) na kuchangia karibu 10.3% ya pato la ndani la taifa kwa mwaka 2017.¹⁴⁰ Wavuvi wadogowadogo ndilo kundi linalotajwa kuwa na nafasi kubwa zaidi katika uzalishaji wa taifa; ambapo kwa mujibu wa ripoti ya MIMAIP, mavuno yote samaki yalikuwa ni tani 455,544, mwaka 2022 ambapo 95.6% zilitokana kwa wavuvi wadogowadogo na 4.4% pekee ilitokana na wavuvi wakubwa.¹⁴¹ Hata hivyo, idadi ya samaki waliiovunwa na vyombo vikubwa vya uvuvi inatajwa kufichwa kwa kiasi fulani.¹⁴²

Wavuvi hawa wanakabiliwa na tishio nchini Msumbiji: Shehena ya samaki imeshuka sana katika miongo ya hivi karibuni.¹⁴³ Shehena iliyovuliwa na wavuvi wadogo imetajwa kupungua kwa karibu 30% kwa zaidi ya miaka 25 iliyopita,¹⁴⁴ ikiwaacha wavuvi wa maeneo hayo wakihangaika kujikimu kimaisha. Sababu kubwa ya kupungua kwa idadi hii inajumuisha uwepo wa misafara mikubwa ya meli za uvuvi¹⁴⁵ na uwepo wa uvuvi haramu kwa kiasi kikubwa katika maji ya Msumbiji.¹⁴⁶ Baadaye hali ilizidi kuzorota kwa nchi nzima kwani, ilipoteza karibu dila milioni 70 kwa kila mwaka ambao shughuli zilifanyika.¹⁴⁷ Vyombo vinavyomilikiwa na China vimekuwa vikiripotiwa kuchangia kwa kiasi kikubwa uvuvi haramu katika nchi hiyo.¹⁴⁸

Utafiti na uchunguzi uliofanywa na EJF, umepata ushahidi kuwa, vyombo vinavyomilikiwa na Wachina vimehusika katika makosa mbalimbali ya uvuvi katika maji ya Msumbiji. Pamoja na makosa mengine, boti hizi zimekutwa zikivua samaki ndani ya eneo la umbali wa maili 12 kutoka ufukweni,¹⁴⁹ ambalo limezuiwa kufanya hivyo na sheria ya uvuvi ya Msumbiji (**kifungu namba 6.3**).¹⁵⁰ Baadhi ya vyombo hivyo vimekuwa vikikutwa vikivua samaki na uduvi ndani ya eneo la 3NM kutoka ufukweni mwa bahari, katika maeneo yanayohifadhiwa kwa ajili ya wavuvi wadogo,¹⁵¹ pamoja na Maeneo ya Maji Yayohifadhiwa (MPA). Kadhalika, ripoti ya Centro de Integridad Pública (CIP), mashirika yasiyo ya kiserikali ya Msumbiji, yalipata ushahidi wa boti za China zikiharibu matumbawe katika pwani ya Inhambane.¹⁵²

“Tuna tatizo la uvuvi haramu. Imekuwa mara kwa mara [...] serikali imeshindwa kudhibiti hilo.”

Mahojiano yaliyofanywa na EJF na mvuvi mdogo wa ndani karibu na bandari kuu ya mji wa Beira, mwezi Januari, mwaka 2024 ilifichua uvamizi huu katika eneo la IEZ nchini Msumbiji na kwamba una athari ya moja kwa moja katika jamii za wavuvi waliopo pwani ya bahari. Mvuvi mmoja ambaye pia ni kiongozi wa Baraza la Wavuvi la kijiji (CCP), alieleza kushuhudia vyombo vya China vikiingia katika eneo la IEZ na kumwaga majini samaki wasiowahitaji waliokamatwa na kufa. Mvuvi mwingine katika jamii hiyohiyo alibainisha kutokea kwa matukio kama hayo mara kwa mara, akisema katika kila tukio, samaki waliokufa na kuoza walisababisha samaki wengine kuondoka katika eneo hilo na kupunguza idadi ya samaki wanaowavua.

“Ufukwe wote ulijaa samaki waliokufa [...] Namna Wachina wanavyofanya shughuli zao kunafanya eneo letu libaki patupu.”

Wahojiwa pia waliripoti kuingia katika mgogoro wa moja kwa moja na boti za Kichina. Mvuvi mmoja aliripoti, chombo cha Kichina kilichana na nyavu zake wakati ikishusha nanga katika eneo lililohifadhiwa kwa ajili ya wavuvi wadogo wa ndani:

“Walichana nyavu zangu wakati wakivua samaki na kuwatupa samaki wadogo. Walikamata samaki wengi wadogo na kuwatupa hasa Mapape. Waliwachukua samaki wale tu waliowataka. Walichana nyavu yangu ya mita 300 na wala hawakunilipa kwa uharibifu huo. Sikuweza kufanya chochote, nilirejea nyumbani na kutafuta fedha ili niweze kununua vifaa kwa ajili ya kuishona.”

Mvuvi mwingine mdogo alilalamika namna wavuvi wadogo walivyobughudhiwa na vyombo vya China ndani ya eneo la IEZ:

“Kwa kawaida huwa tunazikwepa hizo boti (boti za uvuvi za China) kwa sababu kila tunapokuwa baharini, wanakuja karibu yetu [...] na wanapotuona, sisi ndio tunawakimbia, siyo wao watukimbie, kwa sababu wanaweza kuharibu boti zetu.”

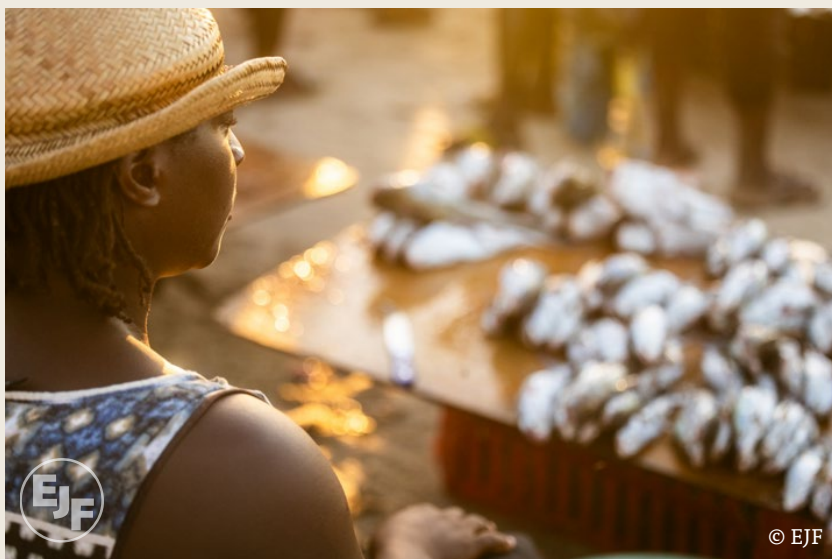
Malalamiko haya ya mgogoro wa vyombo vya China yanathibitishwa kwa ushahidi uliokusanywa wakati wa mahojiano na wafanyakazi wa zamani wa boti. Wahojiwa tisa waliripoti uvamizi ndani ya eneo la IEZ, watano kati ya hao walieleza mwingiliano baina ya vyombo vyao na vile vya wavuvi wadogo. Wafanyakazi wanne walidai kushuhudia vyombo vyao vikiharibu nyavu za wazui wadogo.

Mahojiano na wafanyakazi pia yalionesha matumizi ya nyavu za ziada, zilizo kinyume cha sheria zikitumiwa na vyombo vya China na kusababisha kunaswa kwa samaki wadogo na viumbe wasioruhusiwa kuvuliwa (tazama Kifungu 6.3). Wavuvi wadogo wengi waliohojiwa na EJF pia walivitaja vyombo vya China kuhusika na uharibifu wa mzunguko wa samaki kwa kukamata samaki wachanga, walio chini ya ukubwa ulioruhusiwa na aina ya samaki walio nje ya wale walioruhusiwa chini ya masharti ya leseni zao:

“Moja ya sababu za kupungua kwa uzalishaji [...] ni wavuvi wa China. [Wao] wana leseni ya kuvua aina fulani pekee [ya samaki] lakini wanapofika hapo, wanavua aina tofautitofauti [...]. Wanavua Malola, Mapula, Mapape [...] ni kuangalia uwezo wa majokofu yao tu. Jamii yetu wenyewe inaenda kununua kutoka kwao. Lakini Malola hawapaswi kuvuliwa na vyombo vikubwa, hatujawahi kusikia hilo lakini inatokea kwa sasa, leo.”

Wavuvi walibainisha athari hasi walizokutana nazo katika jamii kutokana uvuvi haramu unaofanywa na vyombo vya majini vya China, kwa kuzingatia namna idadi ya samaki inavyoathirika katika eneo lao, hasa samaki kama Mapape na Malola ambao mara kwa mara hulengwa na boti za wavuvi wadogo. Wahojiwa wengi walisema imekuwa vigumu kuvua samaki wa kutosheleza mahitaji yao ya nyumbani na kuwa wana wasiwasi juu ya uwezo wa vizazi vijavyo watakavyoweza kumudu maisha yao:

“Kabla ya [vyombo vya majini vya China] kuja hapa, tuliweza kuvua samaki wa kutosha kwa kutuo nyavu mpaka mara tatu. Lakini sasa hivii ili upate samaki unaowahitaji inabidi ukae siku nzima kwenye maji. Tunahisi kuumia kwa sababu hao samaki hawakutakiwa kuwa wetu pekee bali mpaka watoto. [...] Wanaharibu uzalishaji wa siku za usoni.”

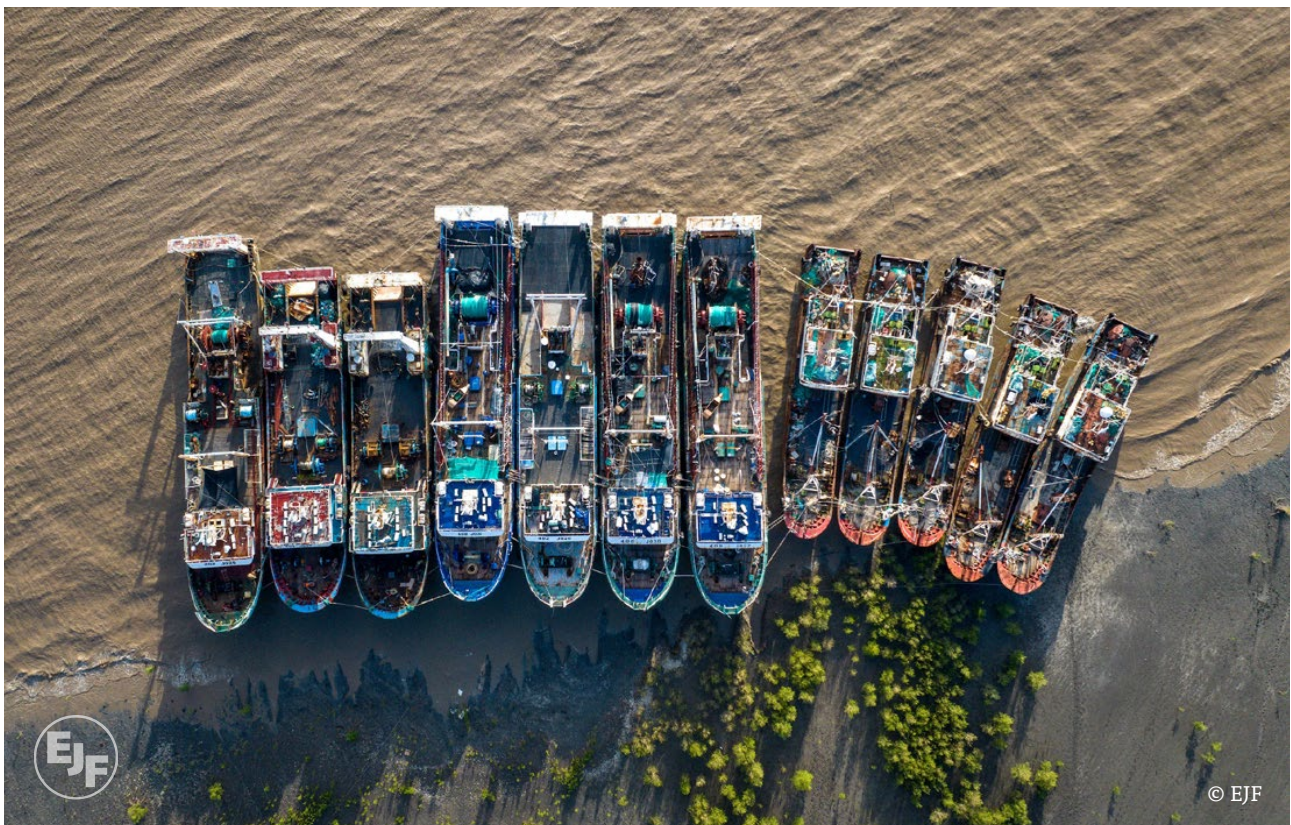


Licha ya kutokuonekana katika orodha ya ADNAP ya wenye leseni, Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries (SSPF) pia iliaminika kuwa na leseni ya kuvua samaki katika eneo la EEZ la Msumbiji, mwaka 2023. SSPF inamilikiwa kikamilifu na kampuni ya Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co. Ltd, ambayo pia inafanya shughuli zake nchini Malaysia na Iran.¹⁵⁹Baadhi ya vyombo vya majini kutoka kwenye msafara wa SSPF ZHONG YANG inafahamika kwamba vilikuwepo Msumbiji tangu mwaka 2018, kulingana na ushahidi uliokusanywa kutoka kwa wafanyakazi wa zamani wa vyombo hivyo. Angalau

vyombo vitatu vinaaminika kufungamana na kampuni iliyokuwa ikifanya shughuli za uvuvi katika maji ya Msumbiji, mwaka 2023, kulingana na data za AIS. Data kutoka MARA na GFW zinaeleza kuwa moja ya vyombo hivi ni boti ya uvuvi, wakati viwili vilivyobaki vinatumia nyavu za kawaida. Kwa maelezo ya ziada, ushahidi wa picha uliokusanywa na wapelelezi wa EJF mwezi Januari, 2024 unaonesha jumla ya boti tanio zinazotumia nyavu za kawaida vinavyomilikiwa na SSPF vikiwa vimetia nanga katika bandari ya Beira. Hata hivyo, vyombo vyote vilikuwa vimeegeshwa katika maji ya nchi hiyo.

Jedwali la 2 -Taarifa ya Umiliki wa Vyombo nchini Msumbiji (2023)

Jina la Kampuni	Idadi ya vyombo vinavyotambulika	Vinavyosimamiwa na China	Serikali/Binafsi
Krustamoz, Lda.	10	China National Fisheries Company (CNFC)	Serikali
Guangdong Xiesheng Overseas Fisheries Co, Lda.	5	Guangdong Xiesheng	Binafsi
Shenzhen Shuiwan Pelagic Fisheries Co. Ltd.	3	Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co. Ltd.	Binafsi
Fu Yue Pescas, Lda.	2	Guangdong Zhongtai Senda Fisheries	Binafsi



5. Uwepo wa China Ufukweni katika ukanda wa SWIO

Uwepo na tabia zinazoonyeshwa na vyombo vya majini vya China (DWF) katika maji ya eneo la SWIO unaweza kueleweka zaidi unapotazama mtazamo wa siasa ya uchumi wa eneo hili na uhusika wa China katika eneo hilo. Mtiririko wa fedha, uwiano wa mamlaka, uwekezaji wa vitu na makubaliano yanayoambatana nayo, kwa pamoja ni mambo ya kuzingatia wakati wa kuchambua uvunaji rafiki wa rasilimali, za nchi kavu na majini. Sehemu hii ya ripoti, kwanza itakupa picha ya jumla, asili na athari za Mkakati wa Belt and Road (BRI), kabla ya SWIO haijajikita katika uwekezaji na makubaliano yanayoambatana na ustawi wa eneo hili na faida za kimataifa katika uchumi wa bluu.

Sehemu hii kwa kiwango kikubwa inachukua taarifa za vyanzo vya pili, ikiwa ni pamoja na vyombo vya habari vya kimataifa na kitaifa, makundi ya asasi za kiraia na kutoka katika vyanzo rasmi vya serikali. Ni kweli kwamba vyanzo kutoka katika mataifa yote vinaweza kuwa na upendeleo vinaporipoti shughuli za China katika eneo hilo. Matukio mengi ya China yaliyozungumziwa katika ripoti hii, yanaonesha namna yalivyo ya ajabu na yanahitaji kutafakariwa kwa undani.

5.1 Mkakati wa China wa Belt and Road

Zaidi ya muongo mmoja uliopita, China imekuwa ikitanua uwekezaji wake katika nchi za kigeni kupitia BRI, ulioboreshwa mwaka 2013 ukiwa na maana kukuwa kwa ushirikiano wa nchi za mbali na sasa kupitia miradi ya miundombinu katika nchi zaidi 150.¹⁵⁴ Kiasi kinachokadiriwa kutumika kama gharama ya mradi inaweza kuwa zaidi ya dola trilion 1, pamoja na kusainiwa kwa mikataba yenye thamani ya dola bilioni 43 katika nusu ya kwanza ya mwaka 2023, ikihusishwa miradi zaidi ya 100.¹⁵⁵

Mbali na uwekezaji wa vitu vya kushikika, makubaliano ya miradi ya BRI ni muhimu katika kukubalika kimataifa wakati wa kutimiza malengo yao ya kiuchumi. Mara kwa mara China imekuwa ikinadi sana kuwa imejikita katika kutoa faida kwa wote na kuleta ukuaji endelevu,¹⁵⁶ wakiahidi mafanikio ya kijamii na kiikolojia kutoka China na nchi kama hizo. Hata hivyo kiuhalisia, jamii za nchi hizo zimekuwa zikifaidika kwa uchache, ikiwa kuna kuna faida kutokana na miradi hiyo na kumekuwa na athari nyingi kwa jamii za wenyeji, uharibifu wa mazingira usiostahilika unaohusishwa na miradi ya BRI.¹⁵⁷ Hizo zinaweza kuwa baadhi ya sababu za kupungua kwa ushirika wa Beijing katika ushuhaji bidhaa Kusini mwa Dunia kutoka 56% mwaka 2019 hadi 40% mwaka 2021.¹⁵⁸

Mikopo ya China inayohusiana na BRI imekutana na ukosoaji kutokana na ukubwa wa riba zake.¹⁵⁹ Pia,

imelenga mataifa yenye uhusiano wa kibiashara na China chini ya BRI, ambapo ugunduzi wa hivi karibuni unaonesha Benki Kuu ya China imeongeza msaada wa hadi dola bilioni 170 kwa nchi zenye madeni, tena inazilenga zile zenye madeni kupitia BRI.¹⁶⁰ Hili linaleta ugumu wa waziwazi hasa kwa nchi zenye madeni makubwa zinapotaka kuzuia makampuni ya kibiashara ya China kufanya biashara inayohusisha rasilimali zake na hata wanapozichota, zinaathiri jamii au mazingira kwa kiasi kikubwa.

Kukosekana kwa uwazi katika uwekezaji wa miradi ya BRI kunaweza kutengeneza mazingira ya rushwa. Hili ni suala kubwa linahusishwa na miradi kadhaa ya uwekezaji wa China, au mikataba ya kibiashara katika eneo la Kusini mwa dunia ambapo tafiti zinabaini kuwa 35% ya miradi ya miundombinu ya China inahusishwa na rushwa na kashfa, kama vile uharibifu wa mazingira na unyanyasaji kwa wafanyakazi.¹⁶¹ Hili limeonekana kwa mfano, katika uvuvi nchini Ghana, ambapo mfanyakazi kutoka katika vyombo aliripoti kuwa bandari, jeshi la maji na maofisa wengine wanaohusika katika kubaini na kuzuia ukiukwaji wa sheria za uvuvi yaani IUU, walipewa rushwa na manahodha wa vyombo vya China na kuruhusu uvuvi haramu.¹⁶²

Kinachooneshwa na ripoti hii, kiasi kikubwa cha fedha kimetumiwa na China katika miundombinu ya majini na uvuvi ikiwamo bandari, meli za uvuvi na viwanda vya kuchakata samaki kama sehemu ya Muunganiko wa Bahari Karne ya 21, nyenzo kuu ya BRI. Makadirio yanaonesha kuwa, kumekuwa na miradi ya majini yenye thamani ya karibu dola bilioni 30 iliyofadhiliwa na China kati ya mwaka 2000 na 2021, ambapo bandari 78 zimejengwa au kupanuliwa katika nchi zenye uchumi wa chini na uchumi wa kati.¹⁶³

Hii inaakisi kwa ukubwa umuhimu inaouona China juu nguvu ya majini, ndipo Rais Xi Jinping anaeleza “Nguvu ya kiuchumi lazima iwe nguvu iliyoko baharini na usafishaji majini”.¹⁶⁴ Mpango namba 14 wa Miaka wa Mitano wa China ulianza kazi mwaka 2020, unaangazia malengo muhimu katika uchumi wa majini ikiwamo, “maendeleo ya makubalino ya bluu na nchi nyingine.” “Kuinua ujenzi na usawa katika sheria za maji ya kimataifa na jamii iliyopo maeneo ya maji na mustakabali wao” na “kuhakikisha kunakuwa na mazingira bora ya ikolojia.”¹⁶⁵

Uwekezaji katika maji na kada ya uvuvi una malengo mengi ikiwamo, uhakika wa chakula kwa China, uwezo mkubwa wa kuvuna rasilimali na kuongeza na ushawishi katika maeneo muhimu kijiografia.¹⁶⁶ Kadhalika, ujenzi wa miundombinu unaweza kusaidia kupewa leseni na vibali vya kupata rasilimali ambao ni mkakati thabiti wa serikali ya China. Kwa mfano, waraka wa mkakati wa China wa mwaka 2017 kuhusu DWF inayahimiza makampuni yaliyo mbali na maji ya China kutumia uwekezaji wa ujenzi wa bandari/vituo ili kupata vibali vya uvuvi katika nchi za kigeni.¹⁶⁷

Wakati uwekezaji kama huo ukionekana ni fursa kwa nchi hizo kunufaika na uchumi wa bluu, faida hizo zimeonekana kutofautiana kulingana na jamii za wazawa. Mfano, uwekezaji wa China katika miundombinu ya uvuvi inaonekana kufungamana na uingizaji wa vyombo vya uvuvi jambo ambalo kwa kiasi kikubwa kimeleta mzigo kwa rasilimali za maeneo hayo pamoja na athari kwa maisha ya jamii za mwambao.¹⁶⁸ Vilvile, zinafungamana na ongezeko la ukiukwaji wa sheria katika shughuli za uvuvi, wakati mifumo ya uvuvi ya China ikisababisha “mwanya katika usafirishaji wa mazao ya bahari ambao huilinda katika kunyonya rasilimali za bahari katika nchi hizo ambayo ni mbinu kuu katika kuunda¹⁶⁹ kanda za biashara huria’ ambayo huwaruhusu kufanya shughuli za uvuvi nje ya mipaka ya eneo linalodhibitiwa na nchi husika.¹⁷⁰

5.2 Uwekezaji wa China katika eneo la uchumi wa bluu la SWIO na taarifa zinazoambatana nao

Uhusiano wa kidiplomasia baina ya China na nchi zilizopo katika ukanda wa SWIO ni wa muda mrefu, ikiwa na mifungamano imara ya kisiasa unaoendelea kuimarishwa mpaka leo. Kwa mfano, China ilikuwa nchi ya kwanza kuitambua Comoro kama taifa huru,¹⁷¹ na ilionekana kama nguzo muhimu kwa Tanzania katika kusaini Azimio la Arusha mwaka 1967, ambapo ilionekana nchi za Afrika zinavutiwa na siasa za ujamaa.¹⁷² Hasa katika miaka ya hivi karibuni, eneo hili limekuwa tegemezi sana kwa misaada ya kifedha kutoka China ili kugharamia miradi ya miundombinu ikiwa ni pamoja na ujenzi wa reli, barabara, hospitali, na viwanja vya michezo - kiasi kwamba BRI imeelezwa kuwa “inapanga upya jiografia na siasa” katika eneo hili.¹⁷³ Kenya kwa mfano, iliripotiwa kuwa na deni linalofikia dola bilioni 6 kutoka China hadi kufikia Machi 2023, likiwa ni 64% ya deni lake lote baina ya nchi mbili.¹⁷⁴ Sehemu kubwa ya mkopo huu inahusisha kiasi cha dola bilioni 3.2 kutoka China kwa ajili ya ufadhili wa mradi wa Reli ya Kisasa (SGR),¹⁷⁵ mradi ambao umekuwa na mgogoro mkubwa, ikiwamo ubaguzi wa rangi kwa raia wa Kenya kutoka kwa wafanyakazi raia wa China,¹⁷⁶ mashtaka ya rushwa yamefunguliwa dhidi ya raia wa Kichina,¹⁷⁷ na masuala yahasuyo athari ya huo “uharibifu mkubwa wa ikolojia na umuhimu wa mifumo ya kiikolojia nchini”.^{178,179}

Kupitia miradi kama BRI, biashara za kiuchumi baina ya mataifa ya ukanda wa SWIO na China zina umuhimu mkubwa kwa sasa mfano, kwa Mauritius kusaini Makubaliano ya Biashara Huria (FTA) baina ya nchi za Kiafrika na China mwezi Januari 2021, ulitajwa na mjumbe wa juu katika Wizara ya Mambo ya Kigeni ya Mauritius kwamba unayapeleka mataifa hayo mawili katika “ushirikiano wa viwango vipya”.¹⁸⁰ Mkakati kama Programu ya ‘Njia ya Kijani ya China’, ‘Maonesho ya Kibiashara baina ya China na Afrika’ na kuimarisha ushirikiano katika uingizaji na utoaji pamoja na ukaguzi wa bidhaa, yote yanatarajiwa kuona bidhaa za kilimo na

nyinginezo kutoka nchi washirika na bara la Afrika kwa ujumla, kuongezeka.¹⁸¹

Ni wazi kuwa uchumi wa bluu katika eneo la SWIO ni muhimu sana kwa China. Mkutano wa pili baina ya China na Ukanda wa Bahari ya Hindi kuhusu Maendeleo ya Ushirikiano uliofanyika Disemba, mwaka 2023 ukiwa na kaulimbiu “Kuimarisha Uchumi wa Bluu kwa Ujenzi wa Pamoja wa Jamii za Baharini na Mustakabali wa Pamoja.” Kuhusu umuhimu wa mkutano, mzungumzaji kutoka katika Taasisi ya Kimaita ya Maendeleo ya China alisema: “China ipo tayari kuchangia maendeleo yake na washirika wake katika ukanda, kuimarisha ushirikiano [...] kwenye uchumi wa bluu na kuendelea kutoa michango chanya kwa ushirikiano wa kimataifa kwa maendeleo endelevu ikiwamo uchumi wa bluu”.¹⁸²

Hii inaonesha wazi malengo ya shughuli za China katika ukanda wa uchumi wa bluu zikifungamana na utunzaji wa mazingira, maendeleo ya kichumi na faida nyinginezo. Kanuni hizi muhimu katika sera rasmi ya China zinakubalika katika nchi za ukanda wa SWIO kwa wanadiplomasia wa China kunadi faida za uhusiano na China, mara nyingi kupitia vyombo vya habari vya nchi hizo. Mfano, gazeti la Madagascar lilichapisha mara kwa mara taarifa nzima ambayo balozi wa China alitoa kueleza maono ya China kwa “jamii za eneo la bahari na mustakabali wa pamoja”:

Moja ya sifa kuu za China ya sasa ni kufuungamanisha uwapo wa binadamu na mazingira asilia. Tunajenga maendeleo endelevu na kulinda asili na mifumo ya ikolojia kama mboni ya jicho na hili litatimia kupitia sekta ya uvuvi. [...] Makampuni ya China yamewekeza nchini [Madagascar], zikionesha kuleta maendeleo ya uchumi wa bahari wa Madagascar. Pia zimehusika kubeba wajibu wa kijamii katika kuelta maendeleo kwa jamii kupitia uhusika wao mkubwa katika ustawi wa jamii.¹⁸³

Katika Makala iliyochapishwa katika magazeti mawili makubwa nchini Tanzania, balozi wa China alieleza kuwa ushirikiano baina ya China na Afrika “[umevunja] kizuizi cha maendeleo ya Afrika na umekuwa mhimili wa ushirikiano wa eneo la kusini-kusini.” Na kwamba “China ipo tayari kufanya kazi na nchi za Afrika ikiwamo Tanzania katika kutekeleza dhana ya jamii yenye mustakabali wa pamoja na binadamu”.¹⁸⁴ Nchini Msumbiji, ambapo ushawishi wa China kwa vyombo vya habari unaaminika kuwa mkubwa,¹⁸⁵ viongozi wa kisiasa akiwamo Rais Nyusi “wamejiweka karibu na maongezi ya Beijing”, kitu ambacho “kiliakisiwa na taarifa nzuri kuhusu China kwa vyombo vya habari vya serikali”.¹⁸⁶

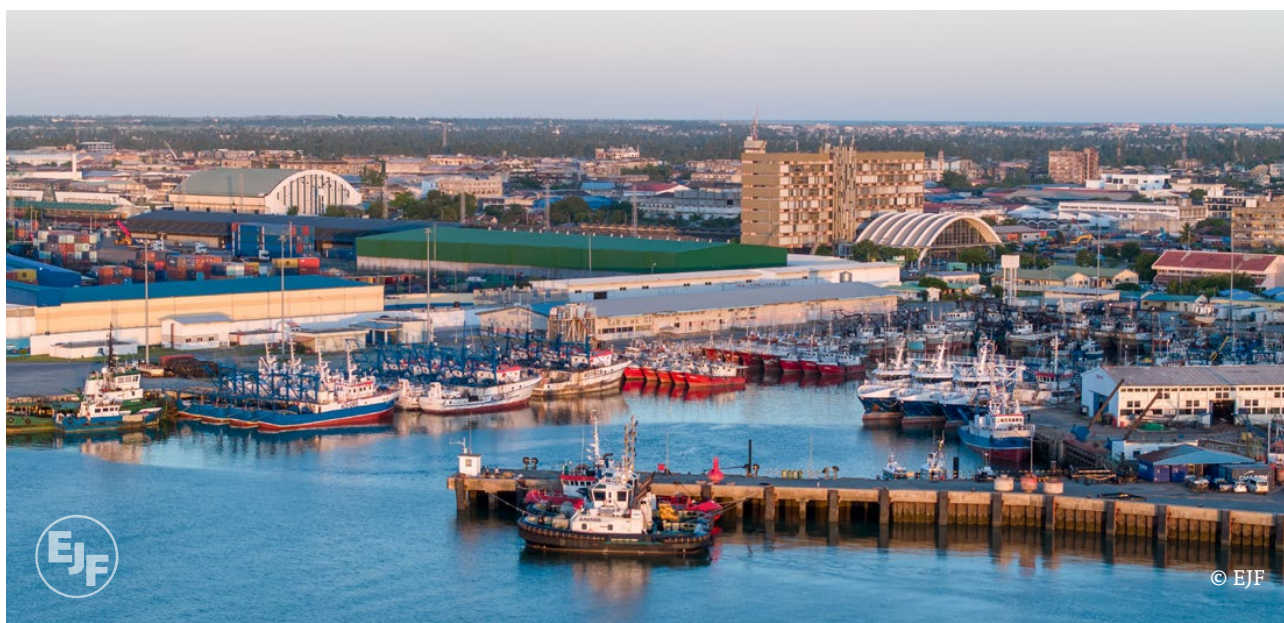
Ni wazi kwamba, utekelezaji wa uchumi wa bluu ni mhimili mkuu kwa serikali za ukanda wote wa SWIO, kwa kuundwa kwa wizara za uchumi wa bluu katika nchi za Madagascar, Mauritius, Seychelles na Tanzania (Zanzibar). Umuhimu wa ushirika wa China katika uchumi wa bluu kwa nchi za ukanda wa SWIO pia unatazamwa kama mamlaka za ndani, kwa nchi zote

saba kuuona kama msingi muhimu ya ushirikiano. Kwa mfano, kwa kuutazama Mkutano wa Jukwaa la Ukanda wa Bahari ya Hindi na China kuhusu Maendeleo ya Pamoja, Rais wa Kenya William Ruto aliripotiwa akisema “tupo hapa, kwa hiyo, kama jamii moja yenye nguvu ya mataifa [...] yaliyoshikamana pamoja kwa manufaa yanayofanana na kuwa na nia ya pamoja ya kufungua bahari zetu zenye utajiri kupitia uwekezaji katika uchumi wa bluu”.¹⁸⁷ Vilevile, katika “Semina kuhusu Uchumi wa Bluu kwa Zanzibar” mwezi Disemba mwaka 2022, Aboud Jumbe kutoka Wizara ya Uchumi wa Buluu na Uvuvi ya Zanzibar aliripotiwa akiahidi “ushirikiano zaidi kwa China katika kubaini changamoto na fursa za uchumi wa bluu”.¹⁸⁸ Kadhalika, chapisho katika ukurasa wa mtandao wa kijamii unaonekana kuendeshwa na/ kwa niaba ya Dkt Jumbe mwezi Januari 2024 lilieleza kuwa, idara yake imesaini MoU juu ya ushirikiano pamoja wa bluu na Naibu Waziri wa Maliasili wa China, Sun Shuxien akidai itaimarisha zaidi utendaji wa ushirikiano wa uchumi wa bluu.¹⁸⁹ Nchini Mauritius, Mkurugenzi wa Sera ya Biashara alibainisha ushirikiano huo katika uchumi wa bluu, maeneo yaliyopewa kipaumbele katika Makubaliano ya Biashara Huria (FTA) baina China na Mauritius, ungesaidia kukuza “mfumo sahihi wa uchumi” na “kufungua fursa za maendeleo”.¹⁹⁰

Wakati ukuaji ukianza kuonekana, tayari kumekuwa na uhusika wa China katika ujenzi wa miundombinu ya bahari na uvuvi katika ukanda huu, ikianza na bandari. Kwa mfano, Kampuni ya Mawasiliano na Ujenzi ya China inaongoza katika ujenzi wa bandari ya Lamu nchini Kenya kama sehemu ya upanuzi wa bandari ya Lamu Sudani Kusini-Ushoroba wa Usafirishaji wa Ethiopia. Hivi sasa, bandari inafanya kazi katika magati 3 yaliyokamilika kati ya 23 yaliyopo katika ujenzi unaogharimu kiasi cha dola milioni 367.¹⁹¹ Kuna masuala muhimu kuhusu mazingira yanayozunguka mradi, yote yakihusishwa na ujenzi na athari zinazofungama na ukuaji wa miji.¹⁹² WWF

inakadiriwa kuwa “zaidi ya hekta 150,000 za makazi ya viumbe hai hasa (mikoko, misitu, matumbawe na mimea ya baharini) huenda zikapotea” kwa sababu ya bandari kama matokeo ya ujenzi wake.¹⁹³ Wavuvi katika eneo la Lamu walilalamika kuhusu kupungua kwa samaki, ambapo wanaamini kumesababishwa moja kwa moja na ujenzi na uwapo wa bandari.¹⁹⁴

Nchini Msumbiji, miradi ya ujenzi na maboresho inasimamiwa au kufadhiliwa kwa kiasi kikubwa na umemalizika au ipo karibu kukamilika katika bandari ya Beira,¹⁹⁵ Nacala,¹⁹⁶ Maputo,¹⁹⁷ na Chongoene.¹⁹⁸ Sambamba na hayo, pia kumekuwa na majadiliano na uhadi ya kufadhili uongezaji wa kina katika bandari ya Techobanine, kama sehemu ya mradi wa upanuzi wa mfumo wa reli kati ya Botswana na Zimbabwe.¹⁹⁹ Baada bandari ya uvuvi ya Beira, moja ya bandari muhimu nchini Msumbiji, iliharibiwa vibaya na kimbunga katika miaka ya 2000, makubaliano yenye thamani ya dola milioni 120 yalifikiwa mwaka 2014 na China kwa ajili ya kujengwa upya pamoja na upanuzi.²⁰⁰ Uboreshaji ambao ulifanywa na Kampuni ya Uhandisi wa Bandari, na ulimalizika mwaka 2019.²⁰¹ Mwezi Oktoba mwaka 2023, kundi la wawekezaji kutoka China walieleza nia yao ya kupanua zaidi ukubwa wake, ikiwamo ujenzi wa maeneo mawili ya kupakulia mizigo.²⁰² Habari hizi zilitolewa sambamba na nia ya serikali ya Msumbiji kuwekeza dola milioni 290 katika bandari katika miaka 15 ijayo, huku kukiwa na sintofahamu kama mradi huu utafadhiliwa na fedha za China au la.²⁰³ Wananchi wamekuwa wakiona kwamba mikopo ya China kwa miradi mikubwa inakuja na gharama kubwa, ikiwamo kutoa leseni za uvuvi kwa vyombo vya uvuvi vya China ambavyo havionekani katika orodha ya vyombo vyenye leseni vinavyochapishwa.^{204,205} Vyombo vya uvuvi vya China pia vimeripotiwa vikivua katika misimu ya karibukaribu na kutumia nyenzo haramu za uvuvi kwa kushirikiana na viongozi wakubwa wa kisiasa wa nchi hiyo.²⁰⁶



© EJF



Siyo uwekezaji wote wa bandari uliyopendekezwa ulikamilika. Nchini Mauritius, mradi wa bandari ya uvuvi karibu na Port-Louis, uliokabidhiwa kwa China mwaka 2015 na kufadhiliwa na Benki ya Maendeleo ya China, ulitelekezwa.²⁰⁷ Vilevile, makubaliano ya mwaka 2013 baina ya kampuni ya China ya 'Chinese Merchants Holdings International' kujenga bandari ya Bagamoyo nchini Tanzania, hayakufikiwa. Mradi mkubwa ulikuwa na thamani ya dola za Kimarekani bilioni 10 na ulitazamiwa kufanyika kuwa lango kuu la usafishaji na uhifadhi wa bidhaa baharini kupitia ujenzi wa bandari sambamba na kanda maalumu ya kiuchumi.²⁰⁸ Kuahirishwa kwa mradi huo kulisababishwa na uwapo wa vigezo na masharti ya kinyonyaji ikiwamo, hakuna bandari iliyotakiwa kujengwa nchini Tanzania, kuanzia Tanga ambako ni kaskazini mpaka Mtwara, kusini.²⁰⁹ Hata hivyo, Rais Suluhu Hassan ametangaza mpango wa kuufufua mradi²¹⁰ ingawa kwa kiasi fulani bado haijulikani utakuwaje au lini.

China pia imewezeza katika miundombinu ya uvuvi katika nchi kadhaa za ukanda wa SWIO. Nchini Madagascar, kwa mfano, kumeripotiwa kuwepo kwa maghala mawili yenye majokofu yanayohusishwa na umiliki wa raia wa Kichina, Somapêche.²¹¹ Nchini Msumbiji, vyombo vya habari vya ndani vinaeleza kuwa kampuni ya Kichina "Stonechen Commercial", inafanya shughuli zake kwa jina la 'Produtos de Pesca de Moma' ambayo ipo mbioni kukamilisha kiwanda cha usindikaji katika jimbo la Nampula, nchini Msumbiji. Kiwanda hicho kinasemekana kusindika samaki kwa ajili ya kuwasafirisha nje ikiwamo, uduvi, kamba na kaa ikipokea shehena kutoka kwa vyombo vya uvuvi vya kati

na vikubwa.²¹² Kiliripotiwa uwapo wa kiwanda kingine kinachomilikiwa na raia wa China 'Yinuo, Lda' kilichopo katika mji wa Angoche, kikisindika kati ya tani 10 hadi 20 za samaki kwa wiki moja.²¹³ Inapendekezwa kuwa Yinuo anahusishwa na uvuvi haramu, ikiwamo uvuvi wa samaki juu na zaidi ya kiwango kilichowekwa.²¹⁴ Nchini Kenya, kampuni ya 'Jinzai Food Group Company Ltd' mwaka 2023 ilifungua kiwanda cha kuchakata samaki katika mji wa pwani, Shimoni, kikifanya kazi kwa kutumia jina la of Huawen Food (Kenya) Limited na kusindika zaidi na dagaa.²¹⁵ Iliripotiwa kwamba samaki waliosindikwa walisafirishwa kwenda China na kutumika kama asusa pendwa za samaki, ambazo zilitokana na dagaa wangevuliwa na wavuvi wa nchi hiyo.^{216,217}

Mwisho, makampuni ya Kichina yaliyoanzishwa katika nchi za ukanda wa SWIO unahusika kwa kiasi kikubwa katika kuendeleza na kudhibiti biashara baina nchi hizo na China,²¹⁸ kwa mfano; nchini Madagascar, 70% ya kaa wote waliouzwa nje, walipelekwa China, biashara ya nje ya kaa kwa kiasi kikubwa inadhibitiwa na raia wachache wa China, ambao wamefanikiwa kupata leseni maalumu za kusafisha nje ya nchi chini ya masharti yasiyo wazi (huku mamlaka za serikali zikipokea ofa ya malipo ya dola milioni 4 kwa mabadilishano ya kutoa leseni za usafirishaji kwa wahusika waliotajwa isipokuwa washindani wao²¹⁹),²²⁰ na kutumia mwanya wa kuhodhi kwao biashara hiyo kwa kuweka bei ndogo ya kununulia kutoka kwa wavuvi.²²¹ Mbali na msemu kama 'mustakabali wa pamoja' unaonadiwa na China, shughuli hizi za uvunaji wa rasilimali hazizijumuishi jamii za wazawa kama faida za uchumi wa bluu.

6. Uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu unaofanywa na meli za Uvuvi za China katika Eneo la SWIO

Sehemu iliyopita imeeleza vipengele vya kushikika na vya kimjadala vya mkakati wa BRI, na jinsi unavyohusiana na kuruhusu, uwepo wa misafara ya vyombo vya uvuvi vya China katika eneo la SWIO. Ingawa imejifunika katika muktadha wa kuwepo kwa usawa, maendeleo endelevu, na faida za pamoja kutoka kwenye uchumi wa bluu, ukweli katika meli nyingi za China zinaenda kinyume moja kwa moja na malengo yaliyotajwa, pamoja na mtazamo wa dhahiri wa China wa kutokuwa na uvumilivu kabisa kwa wanaofanya uvuvi haramu.²²²Tafiti nyingi zimehusisha misafara hiyo ya meli na uvunjaji mkubwa wa sheria katika viwango vya kimataifa, ukiathiri mfumo wa mazingira ya baharini na jamii zinazotegemea mfumo huo pamoja na kuwatesa vibaya wavuvi wanaosafiri nao.

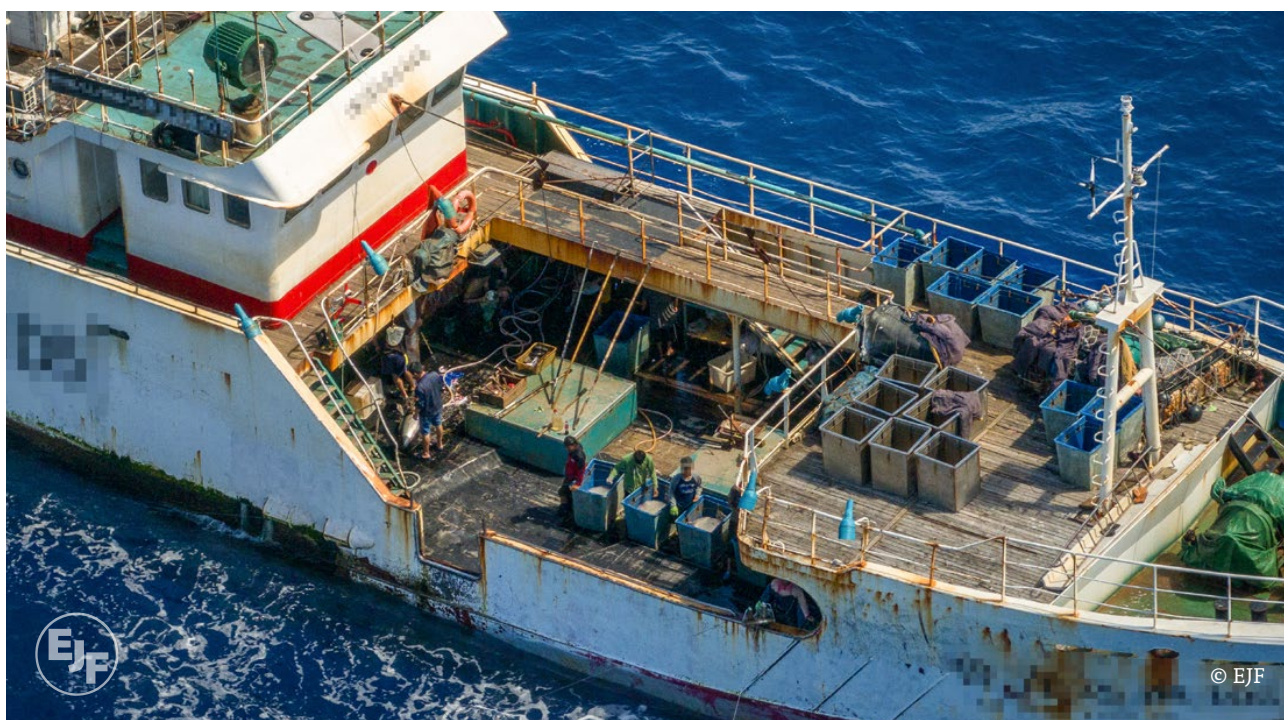
Katika utafiti huu, kesi 86 za pekee (zinazohusiana na makosa 177) za uvuvi haramu au unyanyasaji wa haki za binadamu ziligunduliwa kutokea katika eneo la SWIO kati ya mwaka 2017 na 2023. Kati ya meli ambazo aina ya nyenzo za uvuvi zilijulikana, kesi 53 (65.4%) zilitokea kwenye meli zinazotumia mishipi mirefu, kesi 18 (22.5%) kwenye meli zinazotumia nyavu za kukokota ardhini, na kesi 10 (12.3%) kwenye meli za kuvulia samaki kwa nyavu za kukunja/kuzungusha. Nusu ya kesi zilihusisha meli zilizomilikiwa au kudhibitiwa na mashirika ya serikali ya China au mashirika ambayo serikali ya China ina hisa sehemu.

Sehemu ifuatayo inatoa muhtasari wa matokeo yanayohusiana na uvuvi haramu na unyanyasaji wa haki za binadamu, kupitia tafiti husika kwa mfumo wa mahojiano na wafanyakazi na muhtasari wa idadi na asili ya makosa yaliyopatikana ambayo yalikusishwa na meli zinazovua jodari na zisizovua jodari. Tafiti husika zilizingatia meli zinazovua jodari ambazo zinafanya kazi zaidi katika bahari kuu ya SWIO na Tanzania, na meli zisizovua jodari zinazofanya kazi katika maji ya pwani ya Msumbiji, nchi ambayo imeona uwekezaji mkubwa kwa miaka ya hivi karibuni kutoka China, katika maeneo ya karibu au mbali na pwani.

6.1 Mifano ya Kujifunzia: Maisha ya wafanyakazi kwenye meli za China za kuvua jodari katika eneo la SWIO

Mahojiano ya wazi yalifanyika na wavuvi 44, ambao walikuwa wamefanya kazi kwenye meli 27 za China za kuvua jodari kwa kutumia mishipi mirefu ambapo meli 24 inaaminiwa kuwa zilikuwa katika eneo la SWIO kufikia mwaka wa 2023, kulingana na taarifa za AIS. Wafanyakazi wa meli walikuwa kutoka Indonesia (wahojiwa 28) na Ufilipino (wahojiwa 16) na walifanya kazi kwa pamoja kwenye meli hizo kuanzia Julai 2017 hadi Agosti 2023 kwa muda tofauti. Meli zote 27 ziliripotiwa kuendesha shughuli zake ndani na karibu na eneo lengwa la SWIO wakati mfanyakazi muhojiwa akiripotiwa katika meli.

Iliripotiwa kuwa kila mmoja kati ya wahojiwa 44 alishuhudia au kupitia aina fulani ya shughuli zauvuvi haramu na/au unyanyasaji wa haki za binadamu au haki za mfanyakazi kwenye meli. Jedwali namba 3 linafupisha matokeo ya mahojiano haya, na kubainisha taarifa za kina zilizotokana na uzoefu wa wafanyakazi katika meli, ukigawanywa kulingana na kosa maalum lililodaiwa.



Jedwali 3: Muhtasari wa makosa ya uvuvi haramu yaliyodaiwa kushuhudiwa na wafanyakazi kwenye meli za China za kuvua jodari katika eneo la SWIO kati ya mwaka 2017 na 2023

Uvuvi haramu/Haki za binadamu	Makosa ya uvuvi haramu yaliyodaiwa/unyanyasaji wa haki za binadamu	Idadi ya wafanyakazi	Asilimia ya jumla ya wafanyakazi waliohojiwa (n=44)
Uvuvi haramu, usio wa kisheria na usiokubalika	Utoaji wa mapezi ya papa	35	79.5%
	Kukamata na/au kujeruhi kwa makusudi wanyama wakubwa wa baharini walio hatarini	26	59.1%
Ukiukwaji/unyanyasaji wa haki za binadamu	Vurugu za kimwili	24	54.5%
	Kuogopesywa na vitisho	31	70.5%
	Kushikilia nyaraka za utambulisho	33	75.0%
	Udanganyifu	41	93.2%
	Mazingira ya unyanyasaji ya kufanyia kazi na kuishi	44	100.0%
	Kufanya kazi masaa ya ziada yaliyozidi kipimo	42	95.5%

Makosa ya uvuvi haramu, usio wa kisheria na usiokubalika

Utoaji wa mapezi ya papa

Utoaji wa mapezi ya papa ni jambo la kikatili sana, ambapo papa hukamatwa kwa makusudi au bila kukusudia, hukatwa mapezi yao, na mara nyingi hurushwa baharini wakiwa hai, na huishia kufa kifo cha taratibu. Soko lenye faida kubwa la kimataifa la mapezi ya papa ambayo ni maarufu sana katika vyakula vya Asia Mashariki na Kusini-Mashariki lakini huvuliwa na meli za uvuvi kote duniani, limegunduliwa kama chanzo kikuu cha kuchochea uvuvi huu kupita kiasi na papa ambao mapezi yao yananunuliwa kimataifa wanakabiliwa na "hatari kubwa ya kutoweka".²²³

Utoaji wa mapezi ya papa umekatazwa wazi katika maeneo ya shughuli za wavuvi wa China wanaotumia mishipi mirefu katika Kusini Magharibi mwa bahari ya Hindi (SWIO). Kifungu cha 6 cha Sheria za Usimamizi na Maendeleo ya Uvuvi wa Bahari Kuu za Tanzania za Mwaka 2021 kinasema kuwa "meli yoyote ya uvuvi katika Ukanda wa bahari kuu (EEZ) [...] haitakiwi (a) kujihusisha na uvuvi wa biashara wa papa; (b) kujihusisha na utoaji wa mapezi ya papa wakati wa uvuvi," ikieleza kuwa waendeshaji "wataachilia au kusababisha aachiliwe huru aina yoyote ya papa inayokamatwa mara tu baada ya papa kuletwa karibu na meli, na inatakiwa ifanyike kwa njia inayosababisha madhara kidogo iwezekanavyo kwa papa".²²⁴ Azimio la IOTC 17/05 pia linakataza utoaji wa mapezi ya papa likieleza kuwa pande zinazokubaliana na zisizokubaliana (CPCs) "zitakataza kutua, kuweka kwenye meli, kusafirisha na kubeba mapezi ya papa ambayo yamekatwa katika mwili wa papa aliyekufa hadi kufikia sehemu ya kwanza ya kutua kwa meli".²²⁵





Utoaji wa mapezi ya papa uliripotiwa na wafanyakazi 35 kati ya 44 (79.5%) waliohojiwa. Kwenye meli zote, papa walikuwa wakikamatwa, kisha mapezi yao kuondolewa na miili yao kutupwa tena baharini. Walikamatwa mara kwa mara: "ilikuwa mara nyingi"; "sana"; "mamia"; "usiku mmoja kiasi cha chini kilikuwa ni karibu thelathini". Mmoja wa wafanyakazi aliielezea jambo hilo kama "unyama", jambo la kuwakata mapezi kabla ya kuwatupa

papa tena baharini ili kufa. Mapezi yalifichwa kwenye meli, mara nyingi katika sehemu maalum au friji za wafanyakazi wa ngazi za juu: "iliwekwa (pezi) katika friji tofauti katika chumba cha nahodha"; "ilikuwa dhahiri kwamba tuliyaficha, tulilazimika kuyaficha. Kwa sababu tulipokuwa tunaelekea Mauritius, kulikuwa na ukaguzi hivyo tulilazimika kuyaficha vizuri [...] kwa sababu papa ni wanyama wanaolindwa." Muhtasari wa spishi za papa zilazoripotiwa na wafanyakazi kuwa zimekamatwa zinaweza kupatikana kwenye **Jedwali namba 4**.



Ilielezwa na wafanyakazi wawili (ambao walifanya kazi kwenye meli ile ile) kwamba walipokuwa wakifanya kazi katika Ukanda wa Bahri kuu (EEZ) wa Tanzania, maafisa wa sheria walipanda kwenye meli kwa ajili ya ukaguzi. Nahodha alipoona maafisa wanakaribia kwa kupitia satelaiti yake, aliwaamuru wafanyakazi kuondoa mapezi kwa siri kwenye meli: "yalitupwa taratibu, kidogo kidogo, kabla ya polisi kuifikia meli"; "Afisa anayesimamia vifaa na wafanyakazi, nahodha alituumuru tufanye hivyo". Inasemekana zaidi ya kilo 40 za mapezi zilitupwa. Wahojiwa hao pia walieleza kuficha na kutupa taa bandia zinazotumika kuvutia samaki aina ya jodari: "baada ya hayo [kutupa mapezi ya papa], walificha taa [...] walisisitiza kwamba ilikuwa marufuku na haikuruhusiwa," "taa ilikuwa haramu [...] baadhi zilitupwa, baadhi zilifunikwa". Kwenye meli hii, inasemekana kulikuwa na vikapu vitatu hadi vinne vya taa. Hii inatokea licha ya matumizi yao kuonekana kuwa haramu kulingana na sheria za Tanzania, kama ilivyoainishwa katika Kanuni ya 14.1 ya Sheria za Usimamizi na Maendeleo ya Uvuvi wa Bahari Kuu (2021) (DSFMDR)²²⁶, pamoja na kupigwa marufuku na Azimio la IOTC 16/07 ambalo linasema kwamba meli "zimepigwa marufuku kutumia, kusakinisha au kuendesha taa bandia juu au chini ya maji kwa lengo la kukusanya samaki aina ya jodari na spishi zinazofanana na jodari nje ya maji ya eneo la kitaifa".²²⁷

Jedwali 4- Muhtasari wajamii za papa zilizotambuliwa na wafanyakazi kuwa wamewahi kuzitolea mapezi katika meli

Jina la jamii	Uainishaji wa Orodha Nyekundu ya IUCN ²²⁸	NUKUU ²²⁹	Makatazo ya IOTC
Papa mweusi Shark (<i>Carcharhinus limbatus</i>)	Hatari kubwa ya kuwa hatarini		
Papa mweupe wa Baharini (<i>Carcharhinus longimanus</i>)	Hatari kubwa sana ya kutoweka	Kiambatanisho II	Ndio- Azimio 13/06 ²³⁰
Papa Kibapa Mkato (<i>Isurus oxyrinchus</i>)	Hatari kubwa ya kutoweka	Kiambatanisho II	
Papa Mkufu (<i>Carcharhinus falciformis</i>)	Hatari kubwa ya kuwa hatarini	Kiambatanisho II	
Papa Taa (<i>Galeocerdo cuvier</i>)	Karibu kuwa hatarini		
Papa wa Bluu (<i>Prionace glauca</i>)	Karibu kuwa hatarini		
Papa mwenye kichwa kikubwa (<i>Sphyrna mokarran</i>)	Hatari kubwa sana ya kutoweka	Kiambatanisho II	
Papa mwenye kichwa kikubwa kilichopinda (<i>Sphyrna lewini</i>)	Hatari kubwa sana ya kutoweka	Kiambatanisho II	
Papa Kibapa Baharini (<i>Alopias pelagicus</i>)	Hatari kubwa ya kutoweka	Kiambatanisho II	Ndio- Azimio 12/09 ²³¹

Kukamata na/au kujeruhi kwa makusudi wanyama wakubwa wa baharini walio hatarini

Kukamatwa bila kukusudia kwa spishi za papa ambazo hazikulengwa ni matokeo ya nje ya uwezo wa sekta ya uvuvi, ambayo hutofautiana kulingana na eneo na aina za nyenzo zinazotumiwa na meli. Katika visa vingi, meli za uvuvi zitakamata viumbe wa baharini wenye miili mikubwa na wenye maisha marefu kama vile cetaceans, kasa wa baharini, pomboo, na papa ambao kwa ujumla wana sifa ya ukuaji mdogo na viwango vya uzazi vya chini na kuchelewa kufikia ukomavu, vyote ambavyo vinazuia uwezo wao wa kupona na kuwafanya kuwa hatarini sana kwa kupungua kwa idadi yao kwa sababu ya binadamu, hususan wakati ukubwa wa idadi yao ni mdogo na unapungua tayari.²³² Athari za kifo cha mavuvi kwenye uwezo wa kujipona wa idadi ya Samaki hutofautiana na umri wa wanaouawa: wakati kifo cha Samaki wakubwa wenye uwezo mkubwa wa uzazi kwa ujumla kinachukuliwa kuwa cha kuumiza zaidi,²³³ ikiwa Samaki wenye umri mdogo wanakamatwa, uwezekano wa kufikia umri wa uzazi unapungua na uwezo wa spishi kujipona/ kujirejesha unaweza kudhoofika sana.²³⁴

Japo wanaovuliwa huvuliwa kwa bahati mbaya, jamii nyingi kama hizo zinauawa na/au kusindikwa kwa makusudi. Kama ilivyozungumziwa hapo juu, biashara ya mapezi ya papa na nyama ya papa kwa ujumla ni yenye

faida kubwa; hata hivyo, imeandikwa kama sehemu ya utafiti huu na mahali pengine kwamba mara nyingi wanyama, au sehemu za miili yao, hutunzwa kama vivutio/tunu, hutumiwa kama chambo, huliwa kwenye meli au tu wanauawa kwa burudani.²³⁵

Kuvuliwa kwa jamii mbalimbali, ikiwa ni pamoja na nyangumi (FKWs), pomboo, kasa, na samaki aina ya 'manta ray' uliripotiwa na wafanyakazi wa meli 26 kati ya 44 (59.1%). Meli kadhaa ziliripoti kuvua na kuua manta ray: "tunaua, tunatoa matumbo, na kuweka kwenye friji", "manta ray [...] walikatwa. Waliachiwa huru [kurudishwa baharini tena] [...] wanaweza kufa na kuwa na maumivu", pamoja na kasa; "tunapata mara kwa mara. Tunawapika na kuwasindika kwa sababu nahodha na msimamizi wa vifaa na wafanyakazi melini wanapenda". Kuvua na kusindika wa makusudi wa samaki ray katika meli moja kwa moja ni kinyume na sheria za IOTC, ambazo "zinakataza meli zote kuhifadhi kwenye meli, kusafirisha, kutua, kuhifadhi, sehemu yoyote au mzoga mzima wa samaki ray uliokamatwa katika Eneo la Uwezo wa IOTC" na kwamba meli zote za uvuvi wa kibiashara "kwa haraka waachilie huru samaki ray wakiwa hai na bila kuwaumiza, kwa kiwango kinachoweza kufanyika, mara tu wanapoonekana kwenye wavu, kwenye kitanzi, au kwenye sakafu ya meli, na kufanya hivyo kwa njia ambayo itasababisha madhara madogo iwezekanavyo kwa samaki ray waliokamatwa".²³⁶Hivyo hivyo kwa kasa,



Azimio la IOTC 12/04 linasema "CPCs zitahitaji wavuvi [...] kuichukua kwenye boti, ikiwa ni vyema, kasa wa baharini yeyote aliyepoteza fahamu au aliyetulia haraka iwezekanavyo na kusaidia kupona kwake, ikiwa ni pamoja na kusaidia katika kurejesha fahamu zake, kabla ya kumrudisha salama kwenye maji".²³⁷

Sheria za IOTC kuhusu kukamata na kuwaachia samaki ambao ni mamalia katika meli za uvuvi sio nyingi, zinamhitaji tu nahodha kuchukua kumbukumbu za tukio hilo. Hata hivyo, Kulingana na Makubaliano ya 'UNStock Agreement', ambayo China ni moja ya nchi zilizosaini makubaliano hayo, Kifungu cha 5(e) kinasema kwamba Nchi ni lazima "zipunguze [...] kukamata jamii ambazo hazipo kwenye malengo yao ya kuvua, jamii hizi ni jamii za samaki na zisizo samaki [...] hasa jamii za wanyama ambao wapo hatarini kutoweka".²³⁸ Katika miaka ya hivi karibuni, China imeweka sheria mpya za kuhifadhi viumbe wa baharini. Kwa ujumla, meli za uvuvi zinatakiwa kuwaachia mamalia wote wa baharini watakaokamatwa kwa bahati mbaya, na kumbukumbu nzuri inatakiwa kuandikwa juu ya viumbe hao waliokamatwa na kuachiwa. Zaidi, kubakiza, kuhamisha kwenye meli nyingine na kula mamalia yeyote ndani ya meli ni marufuku.²³⁹

Ukamataji na uuaji wa samaki ambao ni mamalia, hasa nyangumi wakubwa na pomboo, ikitajwa ilikuwa amri ya manahodha kwa ajili ya kuchukua meno yao: "kwa aina fulani ya nyangumi, meno pekee yalichukuliwa na vichwa vilikatwa." "Tuliwaua nyangumi kimakosa. Ubongo uliondolewa Pamoja na mioyo yao, viwiliwili vyao vilitupwa. Meno yalichukuliwa na manahodha" "meno yalichukuliwa na manahodha na Wachina wote." "tulichukua kwa sababu yalikuwa mazuri. Tulikuwa na mataya ya Samaki tofautitofauti wakiwamo pomboo na papa, tulitengeneza urembo kutoka kwao".

Mfanyakazi mmoja alieleza namna walivyowaua pomboo kwenye meli: "badala ya kuwaua moja kwa moja, waliwatesa. Walikatwa [...] kisha wakawaachia." "kwanza

walitaka kuchukua meno yao kwa ajili ya vidani na hereni. Lakini hawakufa. Kwa hiyo walitupwa hivyo, licha ya kuwa na majeraha. Nilihisi huruma sana." Mfanyakazi huyohuyo alieleza waliweza kukamata hadi pomboo kumi kwa mwezi, nyangumi watano na kasa watano wakati wakifanya kazi. Mhojiwa mwingine walisema kwamba nahodha "alikasirishwa" na pomboo na kuamua kutumia bunduki ya mlinzi raia wa Pakistan, "alifyatua risasi". Nahodha aliliripotiwa kuuza meno ya pomboo na nyangumi kwa vyombo vya wenzao au kubadilishana na pombe. "nahodha alibadilishana meno ya nyangumi aliyejeruhiwa kwa pombe kutoka kwa vyombo vingine [...] alipendelea vinywaji. Vinywaji kama wiski".



Ukiukwaji wa haki za binadamu

Ukiukwaji wa haki za binadamu katika sehemu inayofuata inahusiana na kufungamana na Shirika la Kazi Duniani (ILO) Vishiria vya utumikishwaji kazini (**Tazama jedwali la 5**).²⁴⁰ Viashiria hivi vimeegemea katika dhana ya utumikishwaji kazini iliyotajwa na Sheria ya ILO ya utumikishwaji kazini ya mwaka 1930 (namba 29) kama: “kazi zote au huduma zinazotolewa na mtu yeyote anayefanya kazi siyo kama adhabu yoyote na kwamba haikufanywa na mtu huyo kwa hiyari yake.” Uwapo wa kiashiria kimoja kinaweza kumaanisha kuwapo kwa utumikishwaji kazini. ILO imeangazia wavuvi kama kundi lililopo katika mazingira ya kutumikishwaji katika kazi, ikiwa ni pamoja na wafanyakazi kulipwa ujira mdogo kukosekana kwa mafunzo na stadi za lugha, na kuimarisha usalama na viwango vya kazi, pamoja na ubora wa vyombo vya kuvulia samaki.²⁴¹

Jedwali 5 – Uhusiano wa viashiria vya ILO na utumikishwaji kazini

Kiashiria	Ufafanuzi
Udanganyifu	Kushindwa kutimiza ulichoahidi kuwapa wafanyakazi, ama kwa maneno au kwa maandishi.
Ukatili wa kimwili na kingono	Ukatili unaweza kujumuisha kuwalazimisha wafanyakazi kutumia dawa za kulevyu au pombe kwa ajili ya kuwadhibiti kikamilifu. Ukatili pia unaweza kuwa ni kuwalazimisha wafanyakazi kufanya kazi ambayo haikuwa katika makubaliano. Ukatili haukubaliki kutumika kama sehemu ya hatua za kinidhamu katika mazingira yoyote.
Kutia hofu na vitisho	Vitisho vya mara kwa mara vinavyotumika dhidi ya wafanyakazi ni pamoja na kuwachongea kwa mamlaka za uhamiaji, kupoteza ujira wao au kunyimwa makazi na ardhi, kufukuzwa wanafamilia, kuhatarisha mazingira ya kazi au kunyimwa “maamuzi” ikiwemo haki ya kuondoka kazini.
Kushikiliwa kwa hati ya utambulisho	Kushikiliwa kwa nyaraka za utambulisho za wafanyakazi au mali binafsi za mtu ni kiashiria cha utumikishwaji kazini kama wafanyakazi hawawezi kupata vitu hivi kila wanapovihitaji na wakihisi kama hawawezi kuondoka katika eneo la kazi bila kujihatarisha.
Kuzuiwa kwa ujira	Mishahara au ujira unapozuiliwa kwa makusudi kama njia ya kumtiisha mfanyakazi aendelee kubaki au kumnyima fursa ya kubadilisha ajira, huo ni utumikishwaji kazini.
Mzigo wa madeni	Watu wanaotumikishwa kufanya kazi kwa ajili ya kufidia au wakati mwingine kurithi madeni. Deni linaweza kutoka kwenye ujira wa awali au mikopo inayotolewa ili kulipia ada ya kuajiriwa au usafiri au kutokana tu na gharama za maisha ya kila siku au dharura, kama vile gharama za matibabu.
Unyanyasaji katika mazingira ya kazi na kuishi	Kazi inaweza kufanywa katika mazingira zinazotweza utu (kudhalilisha au chafu) au zenye madhara (mazingira magumu au hatari bila kinga ya kutosha) na ukiukwaji mkubwa sheria. Watu wanaotumikishwa katika kazi pia wanaweza kujikuta wakiwekwa katika kiwango fulani cha maisha, kuishi mahala penye msongamano mkubwa wa watu na mazingira yasiyo salama kwa afya bila faragha yoyote.
Saa nyingi za kazi kupita kiasi	Wafanyakazi wanaotumikishwa wanaweza kujikuta wakifanya kazi kwa saa au siku zaidi ya zile zinazoelezwa katika sheria ya kazi au makubaliano husika. Wanaweza kunyimwa kupumzika au siku za mapumziko, kupewa zamu na saa za kazi za wenzako wasiokuwepo, au kufanya kazi saa 24 za siku, siku saba za wiki.

Ukatili wa kimwili

Kanuni zinazoongoza shughuli za uvuvi huwa hazigusi au hazitaji sana ukiukwaji wa haki za binadamu au ukatili katika sehemu za kazi unaambatana na shughuli hizo. Vigezo vya usimamizi katika kada ya uvuvi hata hivyo inaelezwa katika azimio la ILO, kama vile Azimio la Kazi katika Uvuvi (C188)²⁴² na Azimio dhidi ya Ukatili na Unyanyasaji (C190)²⁴³ - maazimio yote haya yanaonekana kutozingatiwa na China.

ILO C190 linatambua kwamba “ukatili na unyanyasaji katika ulimwengu wa kazi unaweza kusababisha ukiukwaji wa haki za binadamu au unyanyasaji” “na ni kinyume na utendaji wa kazi”. Azimio linaelezea ukatili na unyanyasaji kuwa ni “ni jumla ya mienendo au tabia zisizokubalika au vitisho, kinapojitokeza mara moja au kujirudia, lenye lengo, kusababisha au kuleta madhara kimwili, kiakili, kingono au kiuchumi”.

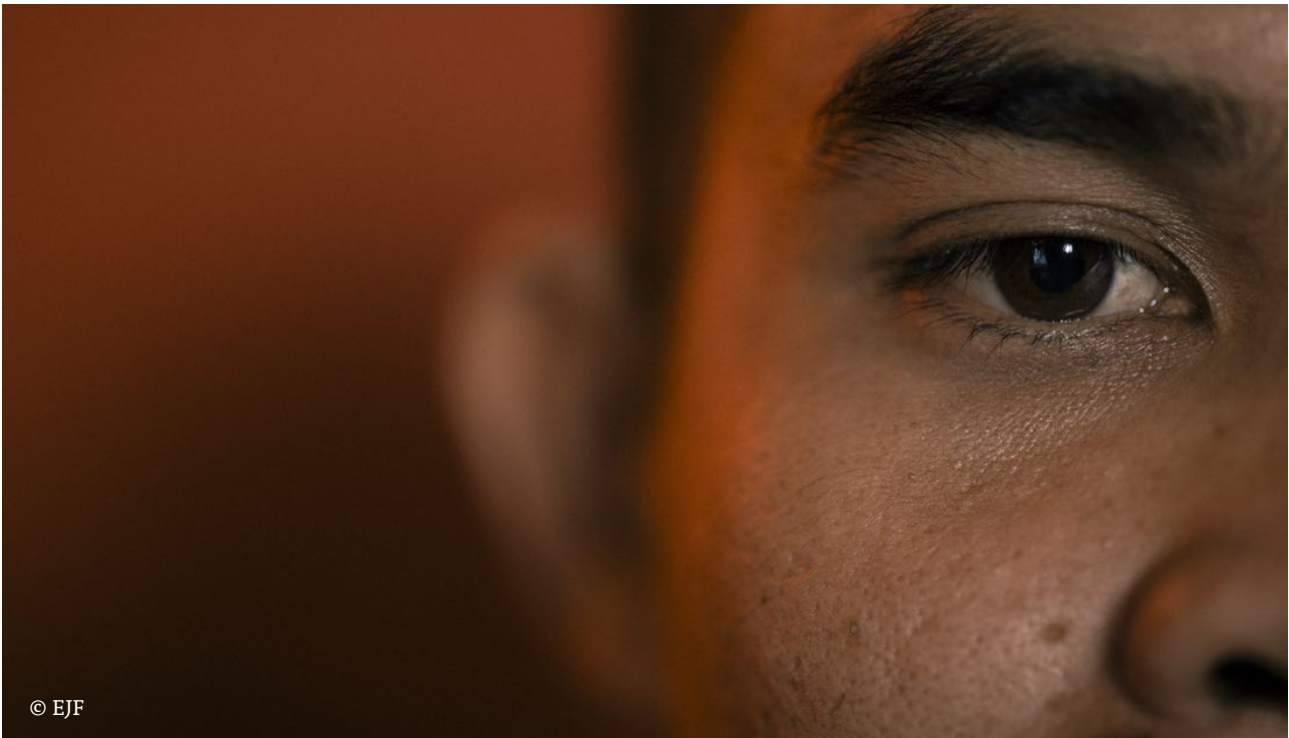
Utatili wa kimwili ulikithiri katika vyombo vyote, kukiwa na maelezo ya wafanyakazi 24 katika ya 44 (54.5%) walikubali kuwepo kwa matukio haya kwenye vyombo hivyo. Kuliripotiwa ukatili wa kimwili ikiwamo kugongwa, kupigwa mateke, ngumi pamoja na matumizi ya visu na vitendea kazi vya chuma. Unyanyasaji ulitajwa kukithiri sana “alinipiga kwa nguvu”. “Ilikuwa nzito sana na maumivu makali”, “kwa kweli ilikuwa ngumu” pamoja na mara kwa mara: “alitupiga mara kwa mara”, “mara nne kwa wiki”, “alitupiga kila tulipokosea”. Baadhi ya maelezo yalidai kuwa na unyanyasaji mkubwa “yeye [ofisa wa meli] alimpiga ngumi mpwa wake na kuvitupa vitu vyake kwa sababu alilala kutokana na uchovu [...] mpwa wake alirudi nyumbani bila chochote, kwa hiyo sisi ndiyo tukampa nguo

za kuvaa”, “msaidizi wa msimamizi mkuu alichukua kisu [...] alimvamia mfanyakazi raia wa Indonesia aliyekuwa anaoga”, na “msimamizi akaamka na kuanza kutupiga, kwa kutokupiga king’ora. Inauma. Hawakutupa staftahi lakini walituambia tuanze kufanya kazi haraka”.

Kutia hofu na vitisho

Kutia hofu na vitisho, ni aina ya unyanyasaji na umetajwa na wahojiwa 31 kati ya 44 (70.5% na walikabiliwa na ukatili wa kimwili wa mara kwa mara, “alinikaripia wakati ananipiga”. Shuhuda kutoka katika misafara hiyo inaeleza namna wafanyakazi wa ngazi za juu walivyokuwa wakiwakasirikia, kuwatisha na kuwafanyia ukatili wafanyakazi wa chini. Mara kwa mara “manahodha waliwakaripia”, “mara zote nahodha alitukaripia, alitukasirikia, akitusema kwa maneno mabaya”, na mara kwa mara “alitupiga”, “kutulaani”, na ilikuwa “ukatili” Wafanyakazi wa Kichina wangeongea kwa sauti kubwa na kutulaani, hasa kwa wavuvi wapya wasio na uzoefu, pamoja na makosa madogomadogo yaliyofanywa au mtu akijeruhiwa au kuchoka. Chini ya viashiria vya ILO “matusi ya mara kwa mara na kuwatweza wafanyakazi inatambulika kama unyanyasaji wa kisaikolojia, uliobuniwa ili kuongeza kiwango cha woga”.²⁴⁴

Vitisho vilivyotolewa na nahodha na wafanyakazi wa ngazi za juu katika misafara mingi ya meli pia iliripotiwa. Vitisho vya ukatili wa kibinadamu, pamoja na ujira mdogo, chakula na malazi pia vilitajwa, kupotea kwa uhakia wa kupata pesa kama ilivyojadiliwa hapa chini.



Kushikiliwa kwa nyaraka za utambulisho

Nyaraka za utambulisho vilishikiliwa na nahodha, wafanyakazi wa ngazi za juu au mawakala wa kutafuta wafanyakazi kutoka kwa watu waliohojiwa 33 kati ya 44 (75%). Nyaraka zilizoshikiliwa hazikuwa paswi za kusafiria pekee ila pia vyeti vya kuzaliwa, vyeti vya mafunzo ya usalama, vitabu vya familia na wahudumu. Wafanyakazi wengine walieleza kwamba walishikilia nyaraka zao ili wasikimbie. *“walizishikilia kwa sababu baadhi ya wafanyakazi katika meli walitaka kutoroka kwenye vyombo husika”*. Katika masuala mengi, nyaraka zilizohitajika zilipaswa kuwa nakala halisi. Wahojiwa wengi hawakurudishiwa nyaraka zao zote hadi mwezi mmoja baada ya kufika makwao.

Udanganyifu

Wafanyakazi 41 kati ya 44 (93.2%) waliohojiwa waliripoti kwamba walidanganywa, hasa kuhusu mishahara na malipo waliyopokea ikilinganishwa na yale yaliyoainishwa katika mikataba yao. Wengi wa waliohojiwa waliripoti mishahara kucheleweshwa, kupunguzwa au, kwa namna nyingine, kutopewa kabisa. Wafanyakazi wengi walisimulia jinsi mishahara yao ilivyokuwa tofauti na mishahara iliyotajwa katika mkataba, ikipungua kutoka Dola za Kimarekani 450 kwa mwezi hadi Dola za Kimarekani 350 kwa mfano.²⁴⁵ Mmoja wa waliohojiwa alisema kwamba *“shirika lilituibia”* kwa sababu walilazimishwa kusaini mkataba mpya wenye mishahara mdogo mara tu walipoingia melini: *“tulisaini kwa kuwa hatukuwa na chaguo”*. Mwingine, alipoulizwa ikiwa shirika lilimlipa kiasi sahihi, alijibu *“La, hawakufanya hivyo. Shirika lilinipa ahadi za uwongo”*.

Punguzo la mishahara pia liliripotiwa kutokana na deni la mamia au hata maelfu ya dola kwa sababu ya fedha ya dhamana. Wafanyakazi walijiriwa kwa mkopo na walilazimika kulipa gharama za usafiri na maisha ya kila siku, ikiwa ni pamoja na gharama za matibabu. Wavuvi walikuwa na punguzo kubwa la mishahara kila mwezi, mara nyingine kwa miaka, ili kulipa deni hili. Kwa sababu hiyo, wavuvi wengi walipokea mishahara midogo kuliko ile iliyotajwa katika mikataba yao. Ikiwa wafanyakazi hawakumaliza mikataba yao, hata kama bila hiari yao, hawakurudishiwa fedha ya dhamana yao. Mmoja wa waliohojiwa alikuwa amepoteza fedha yake ya dhamana, pamoja na punguzo la mishahara kwa miezi saba, na kubakiwa na sawa na Dola za Kimarekani 38.27 kwa kazi ya miezi tisa. Baadhi ya waliohojiwa walielezea hisia za kudhalilishwa kuhusu punguzo la mishahara yao: *“Nilijisikia kama ombaomba niliporudi nyumbani kwa sababu sikumiliki pesa kabisa”*.

Ruzuku za ubaharia (za ndani ya meli) ziliripotiwa mara kadhaa kutolipwa pia, na pesa zilizotakiwa kulipwa kwa familia ziliwekwa kando kwa miezi au miaka. Watu kadhaa waliohojiwa walielezwa kwamba hawawezi kupokea ruzuku yao ya kila mwezi ya Dola za Kimarekani 50 hadi boti itakapotia nanga, ambayo, hasa chini ya vizuizi vya COVID-19 (UVIKO 19), mara chache au kamwe haikutendeka: *“ikiwa tutatia nanga, watatupa, lakini hatukutumia kwa sababu hatukutia nanga”*. Mishahara ambayo ilikuwa inalengwa kulipwa kwa familia kila baada ya miezi miwili ilicheleweshwa au kuzuiliwa kwa miezi mingi zaidi au hata miaka. Mmoja wa waliohojiwa anaeleza jinsi, baada ya mishahara kutopewa mkewe nyumbani, na yeye kushindwa kukopa pesa, alilazimika

kuhamia kutoka mji wake wa nyumbani na kuacha mtoto wao wa miaka mitano ili apate kazi.

Katika hali mbaya zaidi, wafanyakazi kadhaa waliohojiwa waliripoti kutopokea kabisa malipo, mara nyingine kwa sababu punguzo la madeni lilidaiwa kuzidi mishahara yao, pamoja na kutopata habari kuhusu tofauti za mishahara kwa miezi au miaka, mpaka walipoweza kuwasiliana na wapendwa wao. Mmoja wa wafanyakazi alisimulia jinsi, baada ya kushindwa kuwasiliana na familia yake kwa miezi 10, wakati meli ilipotia nanga, yeye na marafiki zake walipata habari kwamba mishahara haikulipwa kabisa: *"walifanya kazi kwa bidii, walikuwa wamechoka, lakini hawakupata malipo"*. Mwingine alieleza *"ilipaswa kuhamishiwa kwenye akaunti ya wazazi wangu lakini hawajapokea chochote, pia mishahara ya Dola za Kimarekani 50 za kwenye meli haijalipwa"*. Mhojiwa mwingine alisema kwamba Dola za Kimarekani 3,253.21 bado hazijalipwa kwa sababu *"kampuni ilikuwa na madeni mengi [...] mishahara yangu na ya wengine ilikuwa inatumika kulipa madeni"*.

Wahojiwa watano walieleza kuwa walifanya kazi katika meli tofauti na ile iliyotajwa katika mikataba yao, ikionyesha kiashiria muhimu cha udanganyifu. Mmoja aliambiwa katika lugha ya Kichina kwamba anatakiwa kufanya kazi katika chombo tofauti, *"kwa mara ya kwanza"* lakini aliendelea kwa miaka miwili aliyoandikiwa katika mkataba. Mwingine aliamini kuwa alitakiwa kufanya kazi katika meli ya Taiwan ndio maana alisaini makataba, lakini aliishia kufanya kazi katika meli yenye bendera ya Kichina: *"Najutia kufanya kazi katika hii meli [...] najutia kujiunga na kampuni"*.

Mazingira ya unyanyasaji ya kufanyia kazi na kuishi & kufanya kazi kwa muda mrefu

Mazingira duni ya kufanyia kazi na kuishi yalizoeleka katika meli zote, na wahojiwa kutoka katika kila meli walieleza angalau kitendo kimoja cha ukiukwaji. Mazingira magumu yalielezewa katika meli zote; *"Haikuwa kibinadamu"; inawekwa katika kundi la utumwa"; Nilihisi ninachukuliwa kama mtumwa [...] haikuwa sambamba na ahadi"*.

Masaa mengi kupita kiasi ya kazi yaliripotiwa katika mahojiano mbalimbali. ILO C188 ilieleza saa chache za kupumzika katika vyombo vya uvuvi zilikuwa saa 10 katika saa 24, ambapo wahojiwa 42 kati ya 44 (95.5%) waliripoti kufanya kazi zaidi ya muda wa kawaida. Kulingana na tofauti za ujira, dalili za upatikanaji wa wafanyakazi kwa njia ya udanganyifu zinaweza kuonekana katika hali halisi ya kufanyia kazi katika vyombo vya uvuvi. Saa za kazi na mazingira ya kazi yanatofautiana na yale yaliyoeleza kwenye mktaba, kwa mhojiwa mmoja akisema mkataba wake unaeleza atafanya kazi kwa saa nane, lakini akawa anafanya kazi kwa wastani wasaa 18 mpaka 22 huku akiwa na saa 3 pekee za kulala, kula na kuoga.

Wafanyakazi waliendelea kutoa taarifa za kufanya kazi kupita kawaida: *"imekuwa [kazi] ikifanywa kwa kati ya saa 20 hadi 22 kwa siku"*. *"kazi yetu hufanyika kwa saa 23. Hatukulala na tulikuwa tumechoka sana. Baada ya kula, tunarudi kazini muda huohuo"*. *"katika msimu wenye samaki wengi tungeweza kufanya kazi kwa saa 30"*. Pia waliripoti kuwa na muda mfupi wa kupumzika. *"kuna wakati nahodha alinilaani kwa sababu ya kazi; Nilifanya kazi kwa saa 24, halafu akanitolea maneno makali sana"*. Wafanyakazi kadhaa walifichua kutokuwa na muda mzuri wa kupumzika, na kudhibitiwa kisaikolojia na wafanyakazi wa ngazi za juu wa meli: *"hata kama tungeonekana kupumzika, wangetupa kazi ya kufanya, kama vile kutengeneza nyavu, kwa sababu hawataki upumzike"*, *"kazi haikutupa muda wa kupumzika kabisa!"* Kwa muda wangu wa miezi 22 ya kufanya kazi melini, nilipumzika bila kufanya kazi mara mbili pekee [...] kwa sababu ya hali ya hewa kuwa na Dhoruba". Sehemu za kupumzikia na kulala hazikuwa za kutosha. Mhojiwa mmoja alisema *"sikupata sehemu ya kulala. Nililala njiani ambako watu walikuwa wanapita"*.

Wafanyakazi walidai kuwa, watu walilazimishwa kubaki kwenye vyombo hivyo licha ya kutaka kurejea makwao, na wangepata hata miaka bila kupumzika, waliwakataza wafanyakazi kuingia chini na kuzidisha muda wa kukaa peke yao. Katika tukio moja, nahodha alikataa watu wasiingie kwenye chemba ya chombo, kwa madai ya wafanyakazi kutaka kujiua. Mmoja alikuwa kwenye chombo ambacho hakikusimama kwa miaka miwili licha ya maombi mengi ya kurejea nyumbani, na wengine walisema walitishiwa kupigwa faini: *"walitishwa. Kama wangerudi nyumbani, watishiwa kulipa faini yadola 5,000"*. Wafanyakazi wa Korea Kaskazini pia waliripotiwa kufanya kazi katika vyombo vinne na walionekana kufanya kazi kwenye boti bila mipaka: *"wafanyakazi sita [wa Korea] hawakuruhusiwa kwenda nyumbani, ingawa walimaliza mkataba wao wa miaka minne. Walihama kutoka meli moja hadi nyingine."* Vyombo hivyo havikuwa na Wi-Fi, au mfanyakazi wa ngazi ya juu hakuwaruhusu wafanyakazi kuitumia, hivyo hawakuweza kuwasiliana na wapendwa wao kipindi chote wakiwa kwenye meli. Mhojiwa mmoja alisema, kama wangeruhusiwa kupiga simu nyumbani, wangetozwa dola 5 kwa dakika moja. Nyaraka binafsi zilishikiliwa kutoka kwa wafanyakazi 33, ambako kulisababisha wajitenge na kuwazuia kwenda pwani. Kutengwa na katazo la kutembea vyote kwa pamoja vinatambuliwa na ILO kama viashiria vya utumikishwaji makazini.

ILO C188 inasema kwamba *"chakula na maji safi yanapaswa kuwa ya kutosha, ikizingatiwa idadi ya wavuvi, na muda na asili ya safari. Aidha, yanapaswa kuwa yanafaa kwa thamani ya lishe, ubora, wingi na aina"*. Hii inaonekana kutokuwa hivyo kwa meli nyingi ambazo wafanyakazi walihojiwa. Chakula na maji viliripotiwa kuwa haba, na kulikuwa na tofauti kubwa kati ya kile wafanyakazi wa Kichina walichokuwa wanakula na kunywa ikilinganishwa na wafanyakazi wengine. Mara nyingi, maji yalikuwa ya chumvi

yaliyochujwa yenye ubora duni, ambayo mara nyingi yalikuwa na rangi isiyo ya kawaida, na kuonekana ya manjano na ladha ya kutu, huku nahodha na wafanyakazi wakubwa wakipata maji safi yaliyotiwa kwenye chupa. Chakula kilikuwa kibovu na mara nyingi kilikuwa kimepita muda wake wa matumizi, na mmoja wa waliohojiwa alisimulia jinsi alivyokula kuku mzima kwa wiki ambaye alikuwa amefunikwa na mende. Mwingine alisema kuwa wafanyakazi wakubwa "walitufanya tule kama nguruwe". Mahitaji ya msingi ya matumizi ambayo yangepaswa kulipiwa yalibaki kuwa gharama za wafanyakazi. Mishahara ilikuwa ikipunguzwa kwa ajili ya chakula na vinywaji kwenye meli, ikiwa ni pamoja na maji, kahawa na tamba zilizokauka (ILO C188 inasisitiza kwamba chakula na vinywaji vinapaswa kutolewa na mmiliki wa meli ya uvuvi bila malipo kwa wavuvi). Mmoja wa waliohojiwa alielezea jinsi mishahara yake ilivyopunguzwa Dola za Kimarekani 5 kila wakati walipokula kwa zaidi ya dakika 15.

Hali zingine kwenye meli pia ziliripotiwa kuwa ngumu sana. Wafanyakazi mara nyingi walilazimika kutumia choo kimoja na wale wote waliokuwa wakifanya kazi kwenye meli, huku nahodha akimiliki chake binafsi. Mmoja wa waliohojiwa alisema kwamba "tulilazimika kutoa tiketi [zenye namba] ili kujisaidia haja kubwa", na mwingine alisema kwamba choo kilikuwa kimevunjika kwa muda wote wa safari yao, na kwa hivyo wafanyakazi walilazimika kujisaidia pembeni mwa meli. Hii tena inaonekana kutoshikilia viwango vilivyoinishwa katika ILO C188, ambayo inasema kuwa meli zenye urefu zaidi ya mita 24 zinapaswa kutoa "angalau choo kimoja kwa kila watu wanane au wachache, ambapo mamlaka inayostahiki inaridhika kwamba hii ni sawa na haitasababisha usumbufu kwa wavuvi". Mvuvi mwingine alisema kwamba hapakuwa na chumba cha kuoga kwenye meli, na walilazimika kuoga kwa maji ya baharini kwa kipindi chote cha miaka miwili ya mkataba wao.

Wahojiwa wengi pia walijadili mazingira hatari ya kazi kwenye meli, ambayo Vigezo vya ILO vinaonyesha inaweza kuhesabiwa kama hali mbaya za kufanya kazi. Glovu, viatu vya kazi, na vifaa vya usalama kazini mara nyingi vilikuwa vimechakaa na kuharibika, iwapo vilitolewa, hakukuwa na vifaa vipya vya kubadilisha. Wengi wao walikumbwa na ngozi kubanduka kutokana na ukosefu wa vifaa vya usalama, na mmoja wa waliohojiwa alisema kwamba alizuiliwa kutumia nguo za kinga kwa miezi minne ya kwanza ya ajira yake.

Dawa pia zilipatikana kwa uhaba sana, mara nyingi zilikuwa zimepita muda wake wa matumizi, na ziliandikwa kwa Kichina, lugha ambayo wafanyakazi mara nyingi hawakuelewa. Wachache wa waliohojiwa wanaelezea matukio walipoumia au kuwa wagonjwa: "walitumia tu pombe kwa kusafisha na kushona jeraha lako kama ganzii [...] nilihisi kila choma la sindano, Nilipewa dawa ambazo sijaelewa kwa sababu zilikuwa zimeandikwa kwa Kichina"; "hatukuwa na namna [isipokuwa kutumia dawa zilizopita muda] kwa sababu hatuna dawa. Ikiwa

una jeraha, itasafishwa tu; hautapewa dawa, na kisha siku inayofuata haitasafishwa".

Ugonjwa mbaya uliripotiwa kutokea kwenye meli kadhaa. Inaonekana kwamba wafanyakazi walikuwa wanasumbuliwa na magonjwa mbalimbali ikiwa ni pamoja na bawasiri, fuko kwenye mwili, na kubanduka ngozi, pamoja na majeraha kutokana na kuanguka kwenye meli, au kupigwa na vifaa vya kazi. Hii mara nyingi ilikumbana na hasira au kudhalilishwa badala ya kupewa huduma au dawa: "badala ya kupata matibabu, alifokewa na nahodha"; "msaidizi wa nahodha na nahodha walinicheka, hata kama kulikuwa na damu nyingi inayotoka. Walisema, nitakapokufa nitapata pesa nyingi". Mmoja wa waliohojiwa alielezea wakati mwenzake (ambaye awali alikuwa amevunjika paja) alipolalamika kuhusu kubeba vitu vizito, alikutana na unyanyasaji wa kimwili: "paja lake lililovunjika lilianza kumsumbua tena, na alipolalamika, msaidizi wa nahodha alimpiga na kumtandika na kiatu. Mwenzangu alikuwa analia wakati akifanya kazi". Iliripotiwa kwenye meli kadhaa kwamba wafanyakazi walilazimishwa kufanya kazi hata wakiwa wagonjwa: "hata kama ni mgonjwa, huna mbadala bado unafanya kazi"; "walitulazimisha kufanya kazi hata kama tulikuwa wagonjwa [...] hawajali kama tuko wagonjwa kwa sababu wanachojali ni pesa"; "mmoja wetu aliumwa kwa karibu mwezi mmoja, lakini nahodha hakumruhusu kushushwa au kubadilishwa ili apimwe, badala yake alilazimishwa bado kufanya kazi". Wafanyakazi walitishwa kwamba hawatapewa chakula au kulipwa ikiwa hawatafanya kazi.

Kulikuwa na vifo kwenye meli nne, na ugonjwa au majeraha makali yaliripotiwa kutokea kwenye idadi ya meli. Vifo vitatu vilivyotajwa vilikuwa vya wafanyakazi, na kimoja kilikuwa cha mlinzi wa Kipakistani kwenye meli ambaye alikuwa akiwalinda wafanyakazi kutokana na tishio la uharamia na wizi wenye silaha baharini.

Kwenye meli ya kwanza, mmoja wa wafanyakazi aliaminika na wenzake kuwa alijiua. Aliripotiwa kuwa alikuwa anahangaika kwa kuota na kuwa katika hali za ajabu zisiyotarajiwa wiki kadhaa kabla ya tukio: "kabla hajawa mgonjwa, aliniambia kwamba alimuona mwanamke mrembo kwenye chumba cha injini [...] wakati huo, nilisema labda alikuwa anaota kwa sababu ya uchovu". Ndani ya kipindi cha wiki tatu kabla ya kifo chake "alikuwa anazungumza peke yake, alikuwa anacheka peke yake, hakulala kabisa". Inasemekana alijitenga zaidi na zaidi, lakini alikuwa akifanya kazi hata bila kulala. Aliomba kurudi nyumbani, "lakini haikuruhusiwa na nahodha [...] haikuruhusiwa kutia nanga". Wafanyakazi wengine walifanya mgomo kupinga uamuzi wa nahodha wa kutotia nanga, kwa kuunga mkono mwenzao. Kulingana na mhojiwa, mfanyakazi wa meli hiyo alijirusha kutoka kwenye meli baada ya kusafiri baharini kwa miezi 17 au 18: "ilikuwa ni kwa makusudi. Kana kwamba mtu fulani alimwalika".

Wafanyakazi wengine wawili ambao waliripotiwa kufariki waliaminika kufa kutokana na kupata ugonjwa kwenye meli zao. Mtu mmoja alipangiwa kufanya kazi kwenye

friji, lakini inasemekana hakuwa na nguvu za kutosha kimwili: "Mwili wake ulikuwa umevimba [...] alikufa. Kichwa chake kilikuwa kikubwa sana". Aliaga dunia baada ya kuhamishiwa kwenye meli nyingine katika kundi lile la meli. Mtu mwingine aliyefariki inasemekana alikuwa akifanya kazi licha ya afya yake duni, ambayo ilizidi kuzorota: "alikuwa mgonjwa lakini alikuwa akifanya kazi [...] siku moja alipoteza fahamu na akapelekwa chumbani kwake. Siku inayofuata miguu yake ilikuwa imevimba sana. Rafiki yangu ambaye alijua Kichina aliongea na nahodha. Nahodha aliondoka kuelekea bandarini Seychelles. Meli ilikuwa ina siku tatu kabla ya kufika bandarini, lakini hakufanikiwa kuwasili".

Kifo cha nne kiliripotiwa kuwa cha mlinzi Mpakistani. Ilisemekana kwamba "alidhoofika ndani ya siku tatu [...] baada ya wiki moja, alifariki" "aliumwa kutokana na chakula, labda mwili wake ulishtuka, kwa hivyo akaacha kula". Wafanyakazi Waislamu kwenye meli walihudumia mwili na kusali. Meli iliripotiwa kutotia nanga kwa miezi mingine mitano baada ya kifo chake.

6.2 Uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu unaofanywa na meli za China za kuvua Jodari katika eneo la SWIO 2017-2023

Sehemu iliyopita imeonyesha mifano ya tathmini zilizofanywa katika utafiti juu ya namna uvuvi haramu ulivyo na unyanyasaji unaofanyika katika meli za uvuvi za China za kuvua jodari katika eneo la SIO. Kufafanua zaidi utafiti huu, uchunguzi wa kina wa makosa ya uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu katika meli hizi ulifanyika. Kwa jumla, visa 63 (vinavyohusiana na makosa 132 yanayohisiwa au yaliyothibitishwa) viligunduliwa

katika eneo la SWIO. Wengi wao walikuwa kwenye meli za uvuvi wa mishipi mirefu (visa 53, 84%), ikifuatiwa na meli za uvuvi wa kukunja nyavu (visa 10, 15.9%). Asilimia 52.4% ya visa vilifanyika ndani ya eneo la Bahari ya Tanzania (EEZ), huku 20.6% ya visa hizo vikiwa katika bahari kuu ya Hindi. Makosa makubwa yanayofanywa na meli za kuvua jodari ni unyanyasaji wa haki za binadamu (makosa 40, 30.3%), kutofuatilia/kuarifu uvuvi (makosa 22, 16.7%), na makosa 21 (15.9%) ya kukwepa ukaguzi na tabia za kutofanya kazi kwa ushirikiano kama vile kutokuruhusu waangalizi kufikia daraja, inadaiwa kuzuia ugunduzi wa mapezi mengi ya papa kwenye meli (kukata mapezi ya papa: makosa 21, 15.9%).

Kwa sasa, kati ya meli 95 zinazoruhusiwa kufanya kazi katika eneo la SWIO kwa lengo la kuvua jodari, meli 45 (47.3%) zinaunganishwa na kesi za uvuvi haramu na/au unyanyasaji wa haki za binadamu (kesi 62, makosa 125), haswa kwa makosa ya kukata mapezi ya papa, unyanyasaji wa haki za binadamu, na kukwepa ukaguzi. Zaidi ya hayo, 24% ya meli hizi zinarekodiwa kuwa na kesi mbili au zaidi za uvuvi haramu au unyanyasaji wa haki za binadamu, ikionyesha uwezo mdogo wa nchi za bendera, za pwani na za bandari na RFMOs (Makubaliano ya Usimamizi wa Rasilimali za Uvuvi) kutambua uvuvi haramu na kuzuia wafanyabiashara wake kufanya kazi katika eneo hilo.

Jedwali la 6 linaonyesha takwimu za kesi za uvuvi haramu au unyanyasaji wa haki za binadamu na wakosaji wakubwa wa meli za uvuvi za jodari za Kichina ambazo bado zinaendelea kufanya kazi katika eneo la SWIO mpaka hata mwaka 2023, na Shandong Zhonglu na kampuni zao tanzu wakiwa ni wakosaji wakubwa zaidi na visa 19 vinavyofikia jumla ya visa 43 vya uvuvi haramu/ unyanyasaji wa haki za binadamu.

Jedwali la 6-Wakosaji wakubwa watatu (kundi la meli za kuvua jodari) wa uvuvi haramu na unyanyasaji wa haki za binadamu katika eneo la SWIO ambao bado wanaendelea kufanya kazi hadi mwaka wa 2023.

	Kampuni ya biashara	Kampuni ya uvuvi	Idadi ya visa za uvuvi haramu na unyanyasaji wa haki za binadamu	Idadi ya makosa ya uvuvi haramu na unyanyasaji wa haki za binadamu
1	Shandong Zhonglu	Shandong Zhonglu Haiyan Oceanic Fisheries Co., Ltd.	13	29
		Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries Co., Ltd.	6	14
2	Zhejiang Ocean Family	Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.	14	30
3	China National Agricultural Development Group	CNFC Overseas Fisheries Co. Ltd.	3	5

6.3 Mifano ya Kujifunzia: Maisha ya wafanyakazi waliohudumu katika boti zinazomilikiwa na Wachina nchini Msumbiji

Mwezi Januari 2014, wachunguzi wa EJF walifanya mahojiano na raia 16 wa Msumbiji waliowahi kufanya kazi katika vyombo vya uvuvi vinavyomilikiwa na raia wa China na kufanya shughuli zake katika eneo la EEZ nchini Mchumbiji tangu mwaka 2018. Mahojiano yote yalifanyika katika mji wa Beira, iliko bandari ya pili kwa ukubwa nchini humo na eneo muhimu zaidi kwa shughuli za uvuvi za China na uwekezaji. Watu hao wapatao 16 waliripoti kufanya kazi angalau kwa vyombo 16 tofautitofauti vya makampuni 7 tofauti ya yanayomiliki vyombo vya uvuvi yanayomilikiwa na raia wa China: Dalian Yangming Overseas Fishery (DYOF), Fu Yue Pescas (FYP), Guangdong Shunxin Sea Fishery Group Co (GSSF), Guangdong Xiesheng (GX), Min Yu Pescas (MYP), Ocean Rich Pelagic Moçambique (ORPM) na Sotrabel.

Hadi Februari 2024, orodha kamili pekee leseni ya vyombo vya uvuvi vya Msumbiji iliyokuwa imekamiliika ni ile ya mwaka 2019, 2020 na 2023 ambayo ilionekana kwa umma kupitia tovuti ya mtandaoni ya

ADNAP.²⁴⁶ Makampuni 6 katika ya 7 yanayomilikiwa na Wachina ambayo yaliyowaajiri wahojiwa, yalionekana angalau katika orodha mojawapo katika hizo zilizotajwa, ikiwa ni mawili ya FYP na GXA yayoendelea kuwa na leseni ya mwaka 2023. GSSF haikuonekana katika orodha yoyote ya leseni kati ya hizo, ambapo inaweza kuwa ushahidi mwingine wa uwapo wa vyombo vya China katika maji ya Msumbiji bila leseni halali inayotambulika. Sambamba na taarifa zilizokusanywa kupitia wahojiwa, uwapo wa kampuni hii katika maji ya Msumbiji unathibitishwa na data za serikali ya China iliyoidhinishwa na MARA kwa ajili ya biashara ya uvuvi katika maji ya Msumbiji mwaka 2019 na 2020.

Wahojiwa 16 waliohojiwa na maofisa wa EJF wanatoa ushahidi wa ukiukwaji wa sheria za uvuvi IUU katika eneo la EEZ nchini Msumbiji, pamoja na ukiukwaji wa haki za binadamu ikiwamo ukatili wa kimwili ambao umeripotiwa kufanyika katika vyombo hivi. Mazingira ya utendekaji wa makosa haya uliripotiwa na wahojiwa umeainishwa katika **jedwali namba 7** hapo chini. Ukiukwaji wa haki za binadamu unaoneshwa na viashiria vya utumikishwaji kazini na ILO.²⁴⁷ Makosa yote yaliyoripotiwa yalitokea katika eneo la EEZ, ndani ya Msumbiji.



Jedwali namba 7 – Muhtasari wa makosa ya uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu yaliyoshuhudiwa na wahojiwa katika vyombo vya uvuvi vya China vinavyoendesha shughuli zake nchini Msumbiji mwaka 2017 na 2023

Uvuvi haramu /haki za binadamu	Makosa ya uvuvi haramu/ukiukwaji wa haki za binadamu	Idadi ya wafanyakazi	Asilimia ya wahojiwa wote (n = 16)
Uvuvi haramu	Kuvua samaki katika maeneo yaliyozuiliwa	9	56%
	Kukamata kwa makusudi/kujeruhi viumbe wakubwa wa baharini	8	50%
	Kukata mapezi ya papa	6	38%
	Matumizi ya vifaa vilivyokatazwa	4	25%
Ukiukwaji wa haki za binadamu	Kuogopesha na kutishwa	14	88%
	Unyanyasaji wa kimwili	13	81%
	Unyanyasaji katika mazingira ya kuishi na ya kazi	11	69%
	Kuzidishwa kwa saa za kazi kupita kiasi	10	63%

Makosa ya uvuvi usiozingatia sheria

Kuvua katika maeneo yaliyozuiliwa

Wahojiwa kadhaa walitoa ushahidi wa vyombo vya uvuvi vya China vikivua katika maeneo yaliyopigwa marufuku, ikiwamo maeneo yanayolindwa (MPA) na maeneo ndani ya maili tatu kutoka ufukweni yaliyohifadhiwa kwa ajili ya wavuvi wadogo chini ya sheria za Msumbiji.²⁴⁸ Wafanyakazi 7 wa GX walieleza kuwa, wanaamini vyombo walivyovifanyia kazi vilifanya uvuvi katika eneo la maili 3 kutoka ufukweni kwa ajili ya wavuvi wadogo; mwanachama mmoja alieleza kuwa, walivua hadi eneo la mita 200 kutoka ufukweni (karibu maili 0.11), wakati mwingine akiripoti kuwa, walikuwa karibu na pwani kiasi cha kuona watu waliopo ufukweni. Wahojiwa walieleza kuwa, manahodha wa Kichina wanajua vizuri kuhusu sheria lakini waliamua kukiuka kwa makusudi ili kupata samaki wengi zaidi. Wahojiwa 3 wa chombo cha GX ingawa wafanyakazi waliripoti waziwazi uvuvi huu haramu kwa mamlaka za bandari, hakukuchukuliwa hatua zozote kwa wafanyakazi wa Kichina wala wamiliki wa vyombo hivyo.

Wafanyakazi wa ORPM na DYOF pia walitoa ushahidi wa kuvua katika maeneo yaliyopigwa marufuku, wakisema uvuvi katika maeneo haya ulifanyika zaidi usiku, huku taa zote katika vyombo hivyo zikiwa zimezimwa. Mfanyakazi mmoja wa zamani wa ORPM aliripoti kwamba, kampuni hiyo ilivua samaki mara kwa mara katika maeneo yaliyopigwa marufuku, ikiwamo kuingia katika Ponta do Ouro MPA, eneo leo viumbe hai wengi ikiwemo spishi karibu 300 za matumbawe na zaidi ya aina 50 za miamba laini ya matumbawe.²⁴⁹ Boti za Kichina zimekuwa zikishtakiwa kwa kuharibu matumbawe kwa vipindi tofautitofauti, ikiwa ni pamoja na ripoti ya Centro de Integridade Pública (CIP) mwaka 2023 iliyopata ushahisi karibu na eneo la Inhambane.²⁵⁰

Kukamata kwa makusudi/kujeruhi viumbe wakubwa na adimu wa baharini (ikiwa ni pamoja na kukata mapezi ya papa)

Kifungu cha 146 na Kiambatanisho cha XIII cha Sheria za Shughuli za Uvuvi (REPMAR) kinaorodhesha spishi za majini ambazo ni marufuku kuzivua katika maji ya Msumbiji.²⁵¹ Wahojiwa watano waliofanya kazi katika vyombo vinavyomilikiwa na GX waliripoti kukamata viumbe waliopigwa marufuku wakati wakifanya kazi ikiwamo kasa, karwe, pomboo, spishi mbalimbali za papa na nguva. Mashtaka haya yalithibitishwa na ushahidi wa picha; wachunguzi wa EJF walionesha picha za kasa na pomboo wakiwa katika moja ya boti za GX. Wafanyakazi wanne walieleza kwamba waliwashuhudia wafanyakazi raia wa China katika vyombo hivi wakiondoa mapezi kwa papa waliokufa. Watatu kati ya wafanyakazi hawa wa zamani walidai wafanyakazi wa Kichina waliyatumia mapezi hayo kutengeneza supu, wakati mfanyakazi mwingine akisema mapezi yalikaushwa katika vyombo hivyo na kusafirishwa.

Kukamatwa kwa viumbe waliopigwa marufuku haikuzuiliwa kwa GX; wafanyakazi watatu wa DYOF pia waliripoti kukamatwa kwa spishi waliopigwa marufuku baharini ikiwamo papa wafafanao na nyangumi. Wote watatu walitoa ushahidi wa utoaji wa mapezi ya papa kufanyika katika boti, kwa namna zote kwa ajili ya matumizi ya wafanyakazi wa Kichina waliokuwapo chomboni.

Makosa yaliyoripotiwa yanahusisha kukamata viumbe wasiokusudiwa haukuepukwa kwa spishi waliopigwa marufuku, lakini pia inajumuisha kuwachakata na kuwasafirisha viumbe ambao hawakujumuishwa katika leseni ya uvuvi. Katika leseni ya uvuvi ya GX ya mwaka 2023, kama ilivyochapishwa na ADNAP katika waraka wa kampeni ya mwaka 2023,²⁵² uduvi haujaorodheshwa kama viumbe wanaotafutwa wala kuruhusiwa kuvuliwa

bila kukusudiwa. Hata hivyo, licha ya kupigwa marufuku, mfanyakazi mmoja wa GX alieleza, waliendelea kuvua uduvi na kuwaandaa. Samaki hawa wangepakiwa katika makasha ambayo yalipaswa kusafirishiwa viumbe wanaoruhusiwa na alama ileile ili kuzuia kukamatwa bandarini, kabla ya kusafirishwa.

Matumizi ya zana za uvuvi zisizoruhusiwa

Vifungu vya 37–39 vya REPMAR kilianzisha sheria ya daraja la chini la nyavu katika maji ya Msumbiji.²⁵³Mhojiwa mmoja aliyefanya kazi katika kampuni tano tofauti za Kichina alidai kwamba ilikuwa kawaida kwa vyombo hivi kutumia nyavu ndogo na zilitengenezwa kwa hariri ili kuongeza idadi ya samaki. Nyavu hizi ziliwekwa na wao wenyewe kwenye vyombo vyao wakiwa baharini, kabla ya kuziondoa na kuzificha wakati wakirejea bandarini wakihofia kukamatwa na maofisa. Mfanyakazi huyu alieleza ukubwa wake, hakuna samaki aliyenaswa katika nyavu hizi ndogo na kurudishwa baharini; samaki wakubwa walisafirishwa na wadogo waliuzwa katika maeneo ya karibu.

Wafanyakazi wawili wa zamani katika vyombo vya GX pia waliripoti matumizi ya nyavu hizi ziada katika vyombo vyao, huku akieleza hatua kama “mauaji ya halaiki” kwani nyavu zilizotumika zilikuwa ngumu kiasi kwamba hata mayai ya samaki yalivuliwa. Mfanyakazi mwingine aliyekuwa mwajiriwa wa DYOF pia alitioa ushahidi wa matumizi ya aina ya nyavu haramu, kuashiria kwamba walishtushwa kuona kiasi kikubwa cha samaki wachanga wakiwa wamevuliwa.

Ukiukwaji wa haki wa binadamu

Kuogopeshwa na vitisho

“Wachina hawana heshima. Wakali, wanatupiga wakati tunafanya kazi, Wachina wanafanya hivyo. Sijui kama wao wanaona ni kawaida, ila kwa sisi watu wa Msumbiji, siyo kawaida. Wanapiga na kuwatusi wafanyakazi”.

Wahojiwa 14 kati ya 16 walitoa ushahidi wao wa kushuhudia kuogopeshwa na kutishwa katika vyombo vya Wachina, ikiwamo vile vinavyomilikiwa na DYOF, FPY, GX na ORPM. Kwa ujumla, wahojiwa waliripoti kuwa na uhusiano mbaya na wafanyakazi wa Kichina waliopo katika vyombo vyao, hali iliyochangiwa na changamoto ya mawasiliano kwani Wachina wengi hawakuweza kuzungumza Kireno. Vitendo vya kikatili kwa wafanyakazi raia wa Msumbiji ulikithiri; wafanyakazi waliripoti kwamba, walikaripiwa mara kwa mara kufanya kazi kwa bidii, hasa wakiwa wamechoka baada

ya kazi ya muda mrefu bila kupumzika vya kutosha, au waliposhindwa kueleza maagizo yao. Mmojawapo aliuita unyanyasaji uliokuwa ukifanyika katika vyombo vinavyomilikiwa na GX, ukoloni mamboleo:

“Tulichokipitia katika vyombo hivi ni ukoloni mtupu, lakini hatuna namna [...] huo ni utumwa, siyo kazi”.

Ukatili wa kimwili

“Watakupiga kwa chochote: mikono, kukupiga mateke, au chochote kilicho karibu. Watatumia kitu chochote kukupiga nacho kichwani”.

Katika matukio mengi, wahojiwa waliripoti kukithiri kwa vitendo vya unyanyasaji na ukatili wa kimwili, ambapo 13 kati ya 16 ya wafanyakazi waliohojiwa walieleza kushuhudia unyanyasaji wa kimwili katika vyombo hivyo. Siyo tu wahojiwa hawa walikumbana na unyanyasaji kutoka kwa wafanyakazi wa Kichina, bali pia wengi walishuhudiwa wenzao wakitendewa vitendo kama hivyo vya ukatili. Pamoja na kupigwa ngumi, mateke na kutemewa mate kwa wafanyakazi raia wa Msumbiji, wafanyakazi wa Kichina walidaiwa kutumia kifaa chochote kilichokuwa karibu kuwapiga nacho; mfanyakazi mmoja raia wa Msumbiji alieleza kumuona Mchina akitumia nyundo kumpiga mfanyakazi raia wa Msumbiji, wakati mwingine alimuona mwenzake akipigwa kwa kamba. Wafanyakazi wanasema, waliogopa kuripoti manyanyaso haya kwa mamlaka wakihofia kupoteza kazi zao, mmoja wa wafanyakazi alieleza uhalali wake wa kufanya kazi majini ulisitishwa baada ya kuripoti kushambuliwa na mfanyakazi raia wa China na hakuweza kufanya kazi baharini tena.

Unyanyasaji katika mazingira ya kuishi na ya kazi

Hali na mazingira mabaya ya kufanyia kazi katika vyombo hivyo yaliripotiwa na wafanyakazi 11 kati ya 16 na watu waliohojiwa. Wafanyakazi wa kampuni ya GX mara kwa mara walibaini changamoto katika ugawaji wa chakula na maji katika meli; wafanyakazi wa Kichina katika vyombo hivi walikuwa na mpishi wao na kupewa chakula kingi, pamoja na maji safi na salama ya kunywa. Kinyume chake, chakula kidogo sana kilipatikana kwa ajili ya raia wa Msumbiji. Wafanyakazi kadhaa waliripoti chakula chao kidogo kiliisha haraka, baada ya hapo walilazimishwa kula samaki waliowavua. Mfanyakazi mmoja alifichua, tofauti na wafanyakazi raia wa China, wafanyakazi wa Msumbuji walikunywa maji yaliyopo kwenye matanki ya boti badala ya kunywa maji safi. Matumizi ya maji machafu kutoka kwenye matanki yenye kutu pia uliripotiwa na baharia mmoja aliyefanya kazi katika chombo cha DYOF.

Maeneo madogo ya kulala katika chombo kwa wafanyakazi raia wa Msumbiji pia yaliripotiwa mara kwa mara. Mhojiwa aliyefanya kazi na GX aliripoti kulazimishwa kulala katika kitanda kidogo, watu wanane wanalazimishwa kulala katika vitanda viwili. Mfanyakazi mwingine wa GX alieleza kulazimishwa kulala katika kitanda kidogo cha deka, huku wakisongamana watu nane katika vitanda viwili. Mfanyakazi mwingine wa GX ambaye moja kwa moha aliilinganisha hali hiyo na utumwa, alieleza kuwa; hakukuwa kabisa na mahala pa kulala katika vyombo vyao, ikabidi wafanyakazi raia wa Msumbiji walale chini, wakikumbatiana kwa ajili ya kupata joto. Vilevile, mfanyakazi wa boti ya DYOF vitanda vya deka vikiwa na nafasi ndogo vilikuwepo kwenye chombo chao, wakiwalazimisha wale waliokosa nafasi kitandani kutengeneza sehemu ya kulala chini iliyopo juu ya boti, kwenye turubai, wakiwa hatarini dhidi ya kemikali.

Kufanya kazi zaidi ya muda kupita kiasi

Wafanyakazi 10 kati ya 16 waliohojiwa walieleza kuchoshwa na kufanya kazi katika vyombo vinavyomilikiwa na Wachina zaidi ya saa za kazi za kawaida, huku wakikosa muda wa kupumzika. Mfanyakazi mmoja aliyefanya kazi katika vyombo vya FYP na ORPM aliripoti kulala mara kwa mara kwa angalau dakika 30 wakati wa msimu wa samaki wengi. Wafanyakazi kadhaa waliokuwapo katika vyombo vya GX waliripoti hali kama hiyo, ambapo muda wa kupumzika sawa na hakuna ulitolewa kwa wafanyakazi raia wa China kwa wafanyakazi wa Msumbiji wakati mavuno ya samaki yakiwa juu; wafanyakazi walitumia karibu siku nzima wakishughulikia nyavu au kuandaa kuvua, wakipewa muda mfupi wa saa 2 au 3 pekee kwa ajili ya kupumzika.

6.4 Uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu unaofanywa na misafara ya China isiyovua jodari katika eneo la SWIO 2017-2023

Jumla ya visa 18 vyenye makosa 40 ya uvuvi haramu au ukiukwaji wa haki za binadamu unahusishwa na vyombo vya uvuvi vinavyovua jodari katika eneo la SWIO vilirekodiwa, visa vyote vilihusisha boti. Visa 12 (66.7%) viliripotiwa katika eneo la EEZ la Msumbiji, na visa 6 (33.3%) vilitokea katika eneo la EEZ la Madagascar. Makosa makubwa matatu ya ukiukwaji wa haki za binadamu (visa 11, 27.5%), kuvua katika maeneo ya IEZ/maeneo yaliyopigwa marufuku (visa 10, 25%) na kuondoa mapezi ya samaki (visa 6, 15%). 72% ya mashtaka haya yalitokana na mahojiano yaliyofanywa na EJF.

Kwa sasa, kati ya boti za China 39 zilizoko katika eneo la SWIO, vyombo 10 (26%) zinahusishwa na makosa ya uvuvi haramu/ukiukwaji wa haki za binadamu au vyote (visa 12 na makosa 25 bila kujali mahala yalipotokea). Asilimia ya vyombo vyenye historia ya kufanya uvuvi haramu ni ndogo kuliko vile vyombo vikubwa; hata hivyo, izingatiwe kwamba idadi kubwa ya vyombo vinavyohusishwa na makosa ya uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu vimeondoka hivi karibuni nchini Msumbiji, inaonesha shughuli za boti zikiwa nyingi kuliko za meli kubwa. Kwa mfano, meli saba za kampuni ya Dalian Yangming Overseas Fishery zilipewa leseni ya kuvua dagaa katika eneo la EEZ lilipo Msumbiji kati ya mwaka 2018 na 2020 zilihushwa na makosa 15 katika kipindi hicho lakini kwa sasa vinaaminika kuwepo Afrika Magharibi.

Jedwali la 8 - Wahalifu wakubwa 3 (wasiovua jodari) wa makosa ya uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu katika eneo la SWIO ambao bado wanafanya kazi hadi 2023.

	Jina la Biashara	Kampuni ya uvuvi	Idadi ya makosa ya IUU/ukiukwaji wa haki za binadamu	Idadi ya makosa ya IUU/Ukiukwaji wa haki za binadamu
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	Guoyue Group	Guangdong Zhongtai Senda Fishery Co., Ltd.	2	6

6.5 Umiliki wa vyombo vinavyohusishwa na makosa ya uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu katika eneo la SWIO

Kwa kuangalia tu idadi ya visa, wakosaji wakubwa watatu ambao kwa sasa wanafanya shughuli zao katika eneo la SWIO ni: Shandong Zhonglu, Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. na China National Agricultural Development Group Co., Ltd. Sehemu hii itatoa muhtasari wa miundo ya makampuni haya, na shughuli zao katika eneo la SWIO na namna zinavyofanya kazi kama kampuni kimataifa.

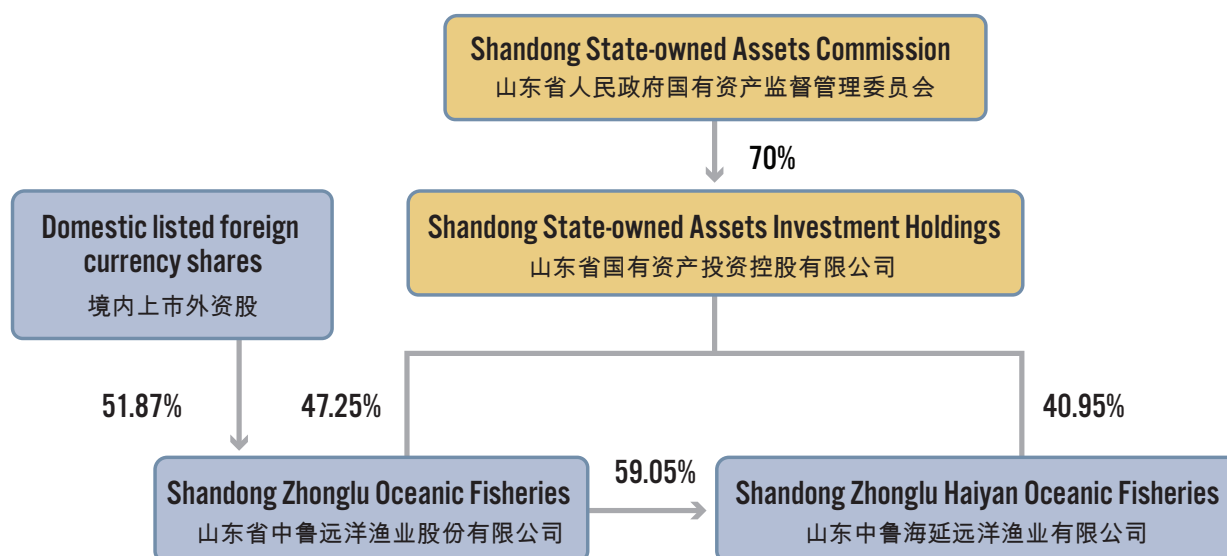
Shandong Zhonglu (山东省中鲁远洋渔业股份有限公司)

Kwa ujumla, Shandong Zhonglu inaripotiwa kuwa na visa 19 zenye makosa (43) ya uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu katika eneo la SWIO. Makosa matatu makubwa ni; kushindwa kuweka wazi/kuonesha kiasi walichovua (makosa 13), kukwepa ukaguzi (makosa 12), ukiukwaji wa haki za binadamu (makosa 7) na kuvuna mapezi ya papa (makosa 7). Mwaka 2018, wakati wa Operesheni Jodari, ambayo ilikuwa ya pamoja kati ya serikali ya Tanzania na Sea Shepherd, vyombo 20, ambapo 13 vilitoka katika kampuni ya Shandong Zhonglu vilikwepa ukaguzi katika maji ya Tanzania.²⁵⁴ Sheria ya inavitaka vyombo vyenye leseni ya kuvua katika eneo la EEZ lililopo Tanzania kukaguliwa kabla ya kuondoka eneo hilo ili kuhakikisha kama vilifuata masharti yaliyopo katika leseni hizo. Tabia hii inahisiwa kuwepo kwa sababu idadi ya mapezi ya papa yaliyobebwa na vyombo hivyo ilizidi kiwango cha aina hiyo ya samaki, kulingana na taarifa za awali baaada ya timu ya doria kufanya ukaguzi katika moja ya chombo hicho. Kadhalika, ukaguzi ulibaini kuwa, hali ya maisha katika chombo hicho ilikuwa mbaya: Wavuvi 12 walitumia vitanda viwili

katika eneo dogo lisilo na hewa na chakula chao na maji wakati mwingine vilizuiliwa.²⁵⁵ Mahojiano yaliyofanywa na EJF pamoja na wavuvi wa zamani wa kampuni hizo ulishadadia majibu haya.

Matokeo yake, kila chombo kilipigwa faini ya bilioni moja za Kitanzania (dola 386,500) na Wizara ya Mifugo na Uvuvi ya Tanzania. Hata hivyo, mpaka sasa haijulikani kama Shandong Zhonglu ililipa faini hiyo. Kulingana na mtandao wa Shandong Zhonglu, mwaka 2022 ulikuwa “mwaka wa kwanza wa ujio wake mpya katika maji ya Tanzania baada ya miaka 4”.²⁵⁶ Licha ya ukweli kuwa vyombo vyote vya Shandong Zhonglu vinavyofanya shughuli zake katika maji ya Tanzania vina historia ya uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu, viliweza kurejea katika uvuvi nchini Tanzania mwaka 2022, vikiwezesha na majadiliano ya MARA katika serikali ya Tanzania.²⁵⁷

Shandong Zhonglu ni kampuni kubwa zaidi msafara wa vyombo vya uvuvi vya China, ikiwa na mapato ya dola milioni 147 hadi mwaka 2022,²⁵⁸ ikipatikana kutoka katoka maji ya nchi za mbali (40.4%) na utengenezaji wa vyakula vya baharini (53.8%), pamoja na huduma za kufaulisha mzigo (10.6%) zikichangia pato lake.²⁵⁹ Masoko ya kimataifa ni muhimu wa Shandong Zhonglu, ikikadiriwa kuchangia 43% ya mauzo yote ya bidhaa zake za samaki.²⁶⁰ Kampuni hii imeorodheshwa katika soko la hisa la Shenzhen, ikiwa na 51.87% ya hisa zote zilizopo katika soko la hisa la fedha za kigeni.²⁶¹ Zaidi, serikali inamiliki 70% Shandong pamoja na kampuni tanzu ya Assets Investment Holdings Co. Ltd, ambayo inamiliki 47.25% ya hisa zote katika kampuni ya Shandong Zhonglu, na ndio mmiliki mwenye mamlaka ya uendeshaji – hivyo kufanya kampuni ya Shandong Zhonglu kuwa ni kampuni inayomilikiwa na serikali (**Picha ya 3**)²⁶².



Picha namba 3. Muundo wa umilikiwa wa hisa katika kampuni ya Shandong Zhonglu.

Shandong Zhonglu inadai kwamba shughuli za kampuni yake katika maji ya nchi za mbali “ni sehemu ya mikakati ya China, “Mkakati wa China kutoka”, sera ya China ya kuwa “Taifa lenye Nguvu Baharini.””²⁶³ Vyombo vya kampuni hii vinavua zaidi jodari, ikimiliki vyombo zaidi ya 14 moja kwa moja au kwa ubia. Eneo kuu la shughuli za vyombo hivi ni Bahari ya Hindi, hasa katika maji ya Tanzania na Somalia.²⁶⁴ Shandong Zhonglu kupitia kampuni ya Shandong Zhonglu Fishery Shipping Co., Ltd., pia inasimamia vyombo vyenye majokofu takribani saba kwa ajili ya usafirishaji vikifanya kazi katika Bahari ya Pasifiki na ikifanya shughuli za ufaulishaji wa shehena.²⁶⁵ Kadhalika, Shandong Zhonglu ina kampuni dada iliyopo Jinan, nayo ni Shandong Overseas Fisheries Development Co. Ltd.²⁶⁶

Kujifunza, utangamano na uenezaji wa fikra za Chama cha Kikomusti cha China (CCP) (“党建工作”) vinaonekana kuwa misingi mikuu ya utamaduni wa kampuni nyingi zinamilikiwa na serikali kama Shandong Zhonglu. Kwa mfano, mikakati ya Rais Xi Jinping kwa ajili ya China mpya, kama vile “Kujenga taifa lenye nguvu baharini”, imekuwa imekuwa ikitumika katika kila eneo la shughuli za Shandong Zhonglu. Imekuwa ikionekana kupitia mbinu kali za kuvuna mazao ya bahari katika maeneo ya maji ya mbali na kueneza mawazo ya chama cha CCP njiani. Kwa mfano, Shandong Zhonglu iliandaa programu za “elimu nyekundu” kwa ajili ya wafanyakazi

wake wa raia wa Ghana kujifunza kuhusu fikra za CCP kupitia filamu za propaganda.²⁶⁷ Matokeo yake, kampuni zinazoiunga mkono CCP kikamilifu hupokea msaada wa fedha na shughuli zake za kila siku, kama vile kupakua jodari bandarini, ni vipeumbele vya mara kwa mara na husaidiwa kwa kiasi kikubwa na jimbo au serikali.”²⁶⁸

Shandong Zhonglu inadumisha uhusiano wa karibu na Mamlaka ya Uvuvi katika Kina Kirefu ya Tanzania (DSFA) na pande zote zimekuwa zikiendeleza ushirikiano katika uvuvi kwa miaka ya hivi karibuni.²⁶⁹ Katika tovuti yao, kampuni inadai kwamba “inazingatia kanuni za biashara, kujenga maisha ya watu na kugawana faida. Dhana kuu ya [Shandong Zhonglu] itakuwa ni kufungua milango, “kijani kibishi”²⁷⁰ na kuchochea maendeleo, kwa lengo la viwango vya juu, kuendeleza na kutunza jamii za nchi husika. Matokeo ya ripoti hii, hata hivyo yanabaini kuwa, kampuni hiyo imeshindwa kuzingatia viwango hivi, kufuatia makosa ambayo inahusishwa nayo.

Shandong Zhonglu inapokea ruzuku za moja kwa moja zisizo za moja kwa moja kutoka kwa serikali ya China (**Jedwali la 9 na 10**). Katika miaka ya hivi karibuni, kwa kiasi kikubwa kampuni imekuwa ikitegemea ruzuku ya serikali kwa ajili ya kuongeza mapato, kwani kampuni inaonekana kuwa na faida kwa msaada wa fedha iliopokea kwa mwaka 2021 pekee.²⁷¹

Jedwali la 9 – Ruzuku ya msimu mzima kulingana na asilimia za faida ya Shandong Zhonglu kwa mwaka

Mwaka	Ruzuku iliyopokea kwa mwaka (dola milioni)	Faida yamwaka (dola milioni)	Ruzuku iliyopokea kwa kulinganisha na faida (%)
2021	6.34	6.33	100.2
2020	3.33	5.91	56.3
2019	3.25	14.8	22.1

Jedwali la 10 – Kodi ya mapato kulingana na asilimia na faida ya mwaka kwa kampuni ya Shandong Zhonglu

Mwaka	Kodi ya mapato iliyolipwa (dola milioni)	Faida ya mwaka (dola milioni)	Kodi ya mapato iliyotowwa kwa mwaka (%)
2021	6.06	6.33	95.7
2020	6.42	5.91	108.6
2019	9.99	14.8	67.8

Uchambuzi wa ruzuku kwa misafara ya vyombo vya majini(DWF) vya China

Misafara mingi ya meli za uvuvi duniani hutegemea ruzuku zenye madhara makubwa ili kupata faidakatika shughuli zake, ikitumia jumla ya dola bilioni 22.2 kwa mwaka 2018.²⁷² China hutumia kiasi kikubwa zaidi cha pesa katika ruzuku zenye madhara, ikitumia jumla ya dola bilioni 5.9 kwa mwaka huohuo.²⁷³ Kama ripoti hii inavyoonesha, baadhi ya ruzuku hizi zimechangia misafara hii kufanya vitendo vya uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu.

Makampuni ya China yanayomiliki meli hizi za uvuvi yanapokea ruzuku za moja kwa moja au zisizo za moja kwa moja kutoka katika serikali kuu, serikali za mitaa na za majimbo kwa ajili ya shughuli fulani za uvuvi wanazozifanya – ruzuku hiyo inachangia kwa kiasi kikubwa pato la mwaka la makampuni haya mengi. Hii inaonekana zaidi katika makampuni ya DWF yanayojihusisha na uvuvi wa jodari, ambayo yanahitaji kiasi kikubwa cha mtaji, hivyo kumaanisha kwamba ruzuku ya serikali ni muhimu sana katika mafanikio ya biashara hizi.

Tangu mwaka 2015, serikali ya China haitoi tena ruzuku ya mafuta kwa vyombo hivi kwa kampuni nyingi za DWF. Ruzuku hizi zilijumuishwa katika Mfuko wa Maendeleo ya Uvuvi ambao hutoa mahitaji ya msingi zaidi katika shughuli hizo ikiwamo:

- Ruzuku ya Uwezesaji wa Shughuli za Kimataifa za DWF: Ruzuku ya wali ya mafuta sasa inatolewa chini ya programu ya “Utafiti na Uhifadhi wa Rasilimali za Uvuvi na Uwezesaji wa Ruzuku Kimataifa”.²⁷⁴ Malipo chini ya programu hii huwekwa katika akaunti ya DWF kwa mwaka, aina ya chombo, siku zake za uvuvi kulingana na mfumo wa usimamizi wa chombo (VMS) na kama chombo kinaweka bendera upya, kuzipa zawadi kampuni zinazopata alama nzuri katika shughuli zake na uzingatiaji wa sheria kwa mwaka mzima kulingana na sheri zinazotumiwa na VMS.
- Miundombinu ya Umma ya Uvuvi (kujenga kambi za uvuvi za kimataifa): Serikali kuu ya China hutoa 30% ya jumla ya uwekezaji unaofanywa na makampuni ya China ya DWF.²⁷⁵ Serikali ya jimbo pia inatoa 10-50% ya kile kilichotolewa na serikali kuu.^{276,277}

Kwa maelezo ya ziada kuhusu Mfuko wa Maendeleo wa Uvuvi, tangu mwaka 2021, serikali ya China imeanza kutoa ruzuku na kuhamaisha ubadilishaji wa vyombo hivyo. Chini ya sera ya ruzuku “Kuondoa na Amri na Kubadilisha Chombo-DWF” kampuni za DWF ziliruhusiwa kubaki na vyombo vyao na kuvibadilisha kwa vyombo vya zamani na vipya vyenye aina bora zaidi vikiwa na injini ileile, kwa kushirikiana na karakana ya meli ya China. Katika tangazo la hivi karibuni,²⁷⁸ meli inayofanya uvuvi wa jodari imepata ruzuku ya hadi kiasi cha dola za Kimarekani milioni 2.8; boti za uvuvi wa jodari ni dola za Kimarekani 266,000 hadi 700,000; na boti kubwa dola za Kimarekani 504,000 hadi 728,000, kutegemeana na urefu wa chombo.

Kadhalika, tangu mwaka 2021, serikali za majimbo au manisipaa ilitoa ruzuku kwa ajili ya kufidia gharama za kusafirisha shehena kuelekea China. Hili limekuwa likiwezesha kwa nguvu na serikali za jimbo, ikiwa mnyororo mzima wa usafirishaji (ukihusisha makumi elfu viwanda vya awali vya uchakataji wa samaki nci nzima) ukitegemea upatikanaji wa samaki ghafi. Kwa Shandong, jimbo limejikita katika uvuvi wa jodari, 70% ya mazao ya uvuvi yalisafirishwa kwenda China na mabaki yalipelekwa kwingineko.²⁷⁹ Kwa mfano, usafirishaji wa jodari wa maeneo yasiyo na joto, ruzuku yake ni dola 28-210 kwa tani, dola 4.2-84 kwa tani ya pweza na dola 7-70 kwa tani ya samaki wengine.^{280,281,282}

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

Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (ZOF) ina visa 14 vyenye (makosa 30) ya uvuvi haramu au ukiukwaji wa haki za binadamu katika eneo la SWIO. Makosa yake makubwa ni ukiukwaji wa haki ya binadamu (makosa 7), kukwepa ukaguzi (makosa 7) na kushindwa kubainisha/kuweka wazi kiasi walichokikamata (makosa 6). Maeneo ya jodari, ZOF katika bahari ya Hindi kama ilivyokuwa kwa makosa yale ya Shandong Zhonglu, na misafara yake ilizuiliwa mwaka 2018 kwa makosa ya uvuvi haramu katika maji ya Tanzania.

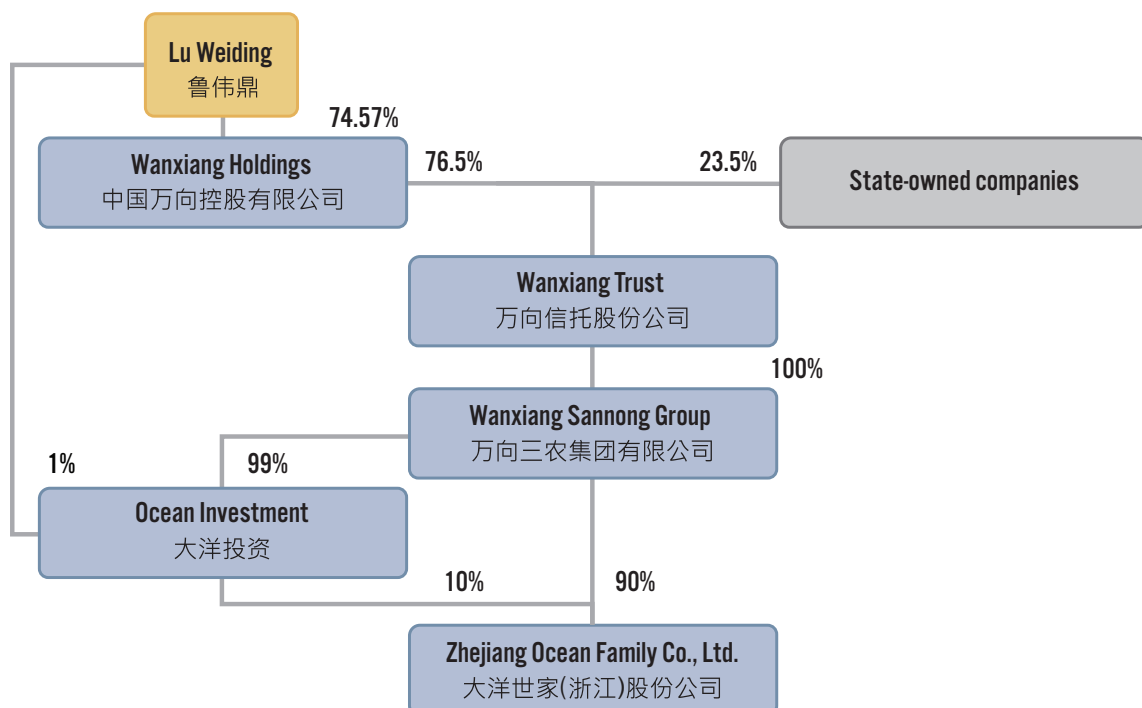
Wakati ZOF ikidai “kuthamini uhifadhi wa mazingira na kufuata masharti yanayotakiwa na viwanda na makubaliano ya uhifadhi wa mazingira ya Mkutano wa Umoja wa Mataifa kuhusu Sheria ya Bahari ²⁸³”, hili kinyume kabisa na shuhuda, picha na video zilizochapishwa katika kurasa za mitandao ya kijamii na wavuvi wa zamani, ambazo zinaonesha ukiukwaji mkubwa wa sheria na kanuni za uvuvi katika vyombo hivyo. Sambamba na hilo, makosa katika ukanda wa SWIO, video kutoka kwa wavuvi wa zamani katika vyombo viwili vya ZOF vilionesha mapezi ya papa na kuwaua kimakosa nyangumi, pombo na kasa katika maji ya Somalia. Katika video nyingine, mfanyakazi mmoja katika chombo cha ZOF anaonekana kumuua pombo kwa bunduki walipokuwa wakielea pembeni ya chombo.

ZOF ni moja ya kampuni kubwa za uvuvi nchini China na duniani, ikiripotiwa kuwa mapato ya dola za Kimarekani

milioni 344.²⁸⁴ Kiasi kikubwa cha mapato haya yanatoka katika shughuli zake kwenye maji ya nchi za mbali kwa (34%), usindikaji wa chakula cha mazao ya bahari (35%) na biashara ya chakula cha baharini (30.7%).²⁸⁵ ZOF ilidai kuingiza 14.6% ya jodari wote wanaoingia nchini China mwaka 2020 ikichangia (57%) ya pato la ndani na soko la kimaitfa kwa (43%).²⁸⁶

ZOF inamilikiwa na taasisi mbalimbali za China, Wanxiang Sannong Group (万向三农集团有限公司), ambayo mmiliki wake ni Lu Weiding (鲁伟鼎),²⁸⁷ cmbunge katika Bunge la 14 la China la Jamhuri ya Watu wa China,²⁸⁸ cmakamu mwenyekiti Shirikisho la Viwanda la China/Chama cha Wakurugenzi wa Viwanda cha China ²⁸⁹na makamu mwenyekiti wa Shirikizo la Viwanda Vyote vya China.²⁹⁰

Kulingana na mwongozo wa kampuni uliotolewa baada ya kushindwa katika zabuni ya IPO mwaka 2023, ZOF ilianzishwa kwa mara ya kwanza kama kampuni ya serikali mwaka 2009. Kwa wakati huo, Zhejiang Ocean Fisheries Group, kampuni ya uvuvi iliyoanzishwa na taasisi mbalimbali za serikali ya Zhejiang zikimiki 70% ya hisa zote za ZOF, wakati kampuni binafsi ya Wanxiang Sannong Group ikiliki kwa 30%.²⁹¹ Kwa miaka mingi, hata hivyo Wanxiang Sannong Group iliongeza hisa zake mpaka ZOF ikamilikiwa moja kwa moja na Wanxiang Sannong Group and Lu Weiding.²⁹² Hata hivyo 20% ya hisa za Wanxiang Sannong Group zinamilikiwa na kampuni ya serikali ya Zhejiang Tobacco Investment Management Co., Ltd.,²⁹³ cmaana yake serikali ya China inasimamia maslahi yake kwa mlango wa nyuma katika kampuni ya ZOF (**Picha ya 4**).



Picha namba 4. Muundo wa umiliki wa hisa za ZOF.

Kama ilivyo kwa Shandong Zhonglu, ZOF pia inasisitiza kwamba mikakati yake ya biashara inafungamana na mikakati ya taifa la China “[ZOF] inafungamana na mkakati muhimu wa China wa ‘kushikana mikono kujenga soko la pamoja la mazao ya bahari na kuchocha ujenzi wa mkakati wa BRI (kama maono ya kampuni yetu)”.²⁹⁴

Mwaka 2021, ZOF ilipokea aina 22 tofauti ya ruzuku kutoka kwa serikali ya China. **Jedwali la 11 na 12** linaonesha ruzuku ya mwaka mzima kulingana na asilimia za mapato kwa kampuni ya Shandong Zhonglu and Zhejiang Ocean Family.²⁹⁵

Jedwali la 11 – Ruzuku za mwaka kulingana na asilimia ya faida ya mwaka kwa ZOF

Mwaka	Ruzuku iliypokelewa kwa mwaka (dola milioni)	Faida ya mwaka (dola milioni)	Ruzuku iliypokelewa kwa mwaka kulinganisha na faida (%)
2021	12.56	62.79	20
2020	12.63	35.46	35.61
2019	11.33	39.03	29.02

Jedwali la 12 – Kodi ya mapato iliyotozwa kulingana na asilimia ya faida ya mwaka kwa ZOF

Mwaka	Kodi ya mapato iliyozwa (dola milioni)	Faida ya mwaka (dola milioni)	Kodi ya mapato iliyotozwa kulingana na faida ya mwaka (%)
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)

Sekta ya DWF ya kundi linalomilikwa na serikali la China National Agricultural Development Group ni sekta kubwa China katika namna ya idadi ya meli na uwanda wa kijiografia wa utendaji kazi wake. Makosa ya uvuvi haramu na haki za binadamu yaliyounganishwa na kampuni yanahusishwa na kampuni ndogo mbili, CNFC Overseas Fisheries Co., na Zhongyu Global Seafood Corp. Kwa ujumla, wameripoti visa 8 (makosa 12) vya uvuvi haramu na unyanyasaji wa haki za binadamu katika eneo la SWIO. Makosa makuu ni uvuvi katika IEZ (Eneo la ukanda wa pwani lililotengwa) au maeneo yaliyopigwa marufuku (Makosa 4), ukiukwaji wa haki za binadamu (makosa 3) na tabia zisizo na ushirika kama vile kukwepa ukaguzi (makosa 2).

COFC ni kampuni ya uvuvi Shenzhen katika kundi la CNADC.²⁹⁶ Kabla ya upatikanaji wa Zhongyu Global Seafood Corp. mwezi wa sita mwaka 2023, COFC ilijikita tu na uvuvi wa jodari kwa kutumia mishipi mirefu. Moja kati ya meli zake zilihusishwa na Mkakati Jodari

uliokwisha elezwa awali ambapo meli za Kichina 20 zilitoroka/kukwepa ukaguzi wa Tanzania mwaka 2018. Zaidi ya hayo, meli nyingine ya COFC iliripotiwa kuonyesha tabia sawa ya kutokuwa na ushirika kwa kutoruhusu watazamaji kulifikia daraja, na kama athari ililipishwa faini ya Dola za Kimarekani 50,000 na DSFA ya Tanzania.²⁹⁷

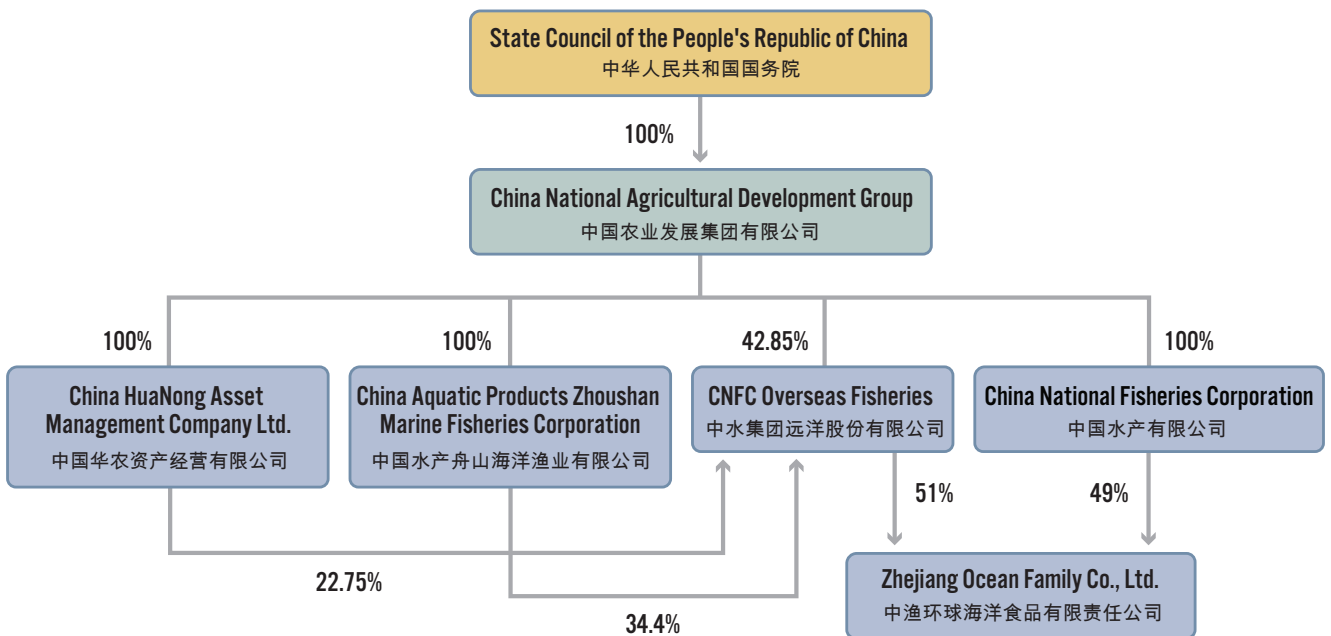
Zhong Global Seafood Corp imesimamia utendaji kazi wa uvuvi wa CNADC Afrika na mauzo ya soko la EU kupitia ofisi za nchi kadhaa, mashirikia ya biashara, miradi ya mashirikiano ya uvuvi kama vile Somapeche in Madagascar. Kulingana na makadirio ya kifedha ya hivi karibuni, mapato ya Zhongyu Global Seafood Corp. mwaka 2020 yalikalidiriwa kuwa Dola za marekani 121.8 milioni.²⁹⁸ Wingi wa mapato ya kampuni yalitokana na mauzo yaliyohusishwa na sekta ya uvuvi (34.8%), huduma za kujaza mafuta baharini (55.8%) na huduma za usafirishaji (7.5%).²⁹⁹ Zhongyu Global Seafood Corp. iliripotiwa kulipa dola za Kimarekani million 3 kwa ajili ya kufikia maeneo ya uvuvi ya nchi za pwani mwaka 2022, yakilinganishwa na 2.5% ya mapato yake ya mwaka.³⁰⁰

Uduvi kutoka Madagascar na Msumbiji ndiyo bidhaa ya uvuvi yenye faida zaidi kwa kampuni ya Zhongyu Global Seafood Corp., ikiwa ni 34.5% ya mauzo yote ya kampuni, huku ikifuatiwa na jodari wenye 28.8% na 18.8% ya aina za pweza.³⁰¹Hata hivyo, boti nyingi za uvuvi wa uduvi katika nchi ya Madagascar zina rekodi ya kufanya matukio ya uvuvi haramu. Kulingana na mvuvi mmoja wa zamani kutoka Madagascar ambaye aliajiriwa na kampuni ya Somapêche kwa miaka 7, anasema mara kwa mara chombo chake kilitumia nyavu haramu na kukamatwa angalau mara tatu na mamlaka wakati huo akifanya kazi. Alisema chombo chake kiliingia mara kwa mara katika eneo la wavuvi wadogo na ushuhuda wake unathibitisha uchunguzi uliofanywa moja kwa moja na waandishi wa habari za uchunguzi kwamba, baadhi ya vyombo vya uvuvi vilivua samaki ndani ya eneo la NM 2 kutoka ufukweni mwa bahari ambalo limetengwa kwa ajili ya wavuvi wadogo wa ndani.³⁰²

Ukiukwaji wa haki za binadamu pia umeripotiwa mara nyingi katika msafara wa vyombo vya CNADC. Kwa mujibu wa mvuvi wa zamani, ukatili wa kimwili na maneno ulikuwa kawaida katika chombo cha uvuvi alichofanyia kazi. Utingo wa chombo hicho angewapiga ngumi usoni wafanyakazi wengine na kuwakaripia kwa lugha chafu pale kazi itakapokuwa haikufanyika kwa usahihi. Mvuvu huyo raia wa Madagascar aliyekuwa

mwajiriwa wa kampuni ya Somapêche pia alieleza kuwa, mazingira ya kazi yalizidi kuwa mabaya pale kampuni hiyo iliponunuliwa na Zhongyu Global Seafood Corp. kutoka kutoka kwa kampuni nyingine ya Kijapani ya Maruha Nichiro.³⁰³Mfanyakazi huyo raia wa Madagascar alidai kufanya kazi zaidi ya saa za kazi, pamoja na ukatili na manyanyaso kutoka Wachina waliokuwamo katika chombo hicho. Kwa mfano, wakati fulani alieleza kuwa, alipigwa ngumi kwa sababu alimrudisha uduvi mwenye mimba baharini.

Tangu Juni 2023, hisa nyingi (51%) za Zhongyu Global Seafood Corp. zimemilikiwa na COFC, huku Shirika la Taifa la Wavuvi la China wakimiliki (49%) ya hisa iliyosalia³⁰⁴ (**Tazama picha ya 5**). Mbinu hii ya umiliki wa kampuni uliwezesha CNADC kuitambua sekta yake ya DWE, kupunguza ushindani baina ya wabia wake na kuongeza faida na mali za kampuni iliyosajiliwa (COFC). Kufuati umiliki huu mpya, bei ya shehena ya COFC iliongezeka maradufu kutokana na China kupiga marufuku uingizaji wa vyakula vya baharini kutoka Japan,³⁰⁵kufuatia kuibuka suala la athari za maji yenye mionzi yaliyotoka kwenye kinu cha nishati cha Fukushima na kuingia bahari ya Pasifiki.³⁰⁶Kiuhalisi, kampuni hiyo iliua kwa uwazi samaki wake kutoka Madagascar na Msumbiji wakidai kuwa ni 'safi' na 'wasio na athari ya mionzi ya nyuklia'.³⁰⁷



Picha ya 5. Muundo wa umiliki wa hisa za CNADC.

Kama ilivyo kwa kampuni nyingine mbili za China zilizotangulia, Zhongyu Global Seafood Corp. kwa kiasi kikubwa inategemea ruzuku za serikali. Kampuni hii ilipokea ruzuku ya kiasi cha dola milioni 14.94 mwaka 2022, sawa na 78.8% ya faida yake ya mwaka.³⁰⁸Hata hivyo, kampuni hiyo ingeshuhudiwa ikiweka rekodi ya hasara kubwa kama isingepokea ruzuku mwaka 2021 kutoka na kushuka kwa mauzo (**Tazama jedwali la 11**).

Jedwali la 13 – Ruzuku ya mwaka kulingana asilimia za faida ya mwaka kwa Zhongyu Global Seafood Corp.

Mwaka	Ruzuku iliyopokelewa kwa mwaka (dola milioni)	Faida kwa mwaka (dola milioni)	Ruzuku iliyopokelewa ukilinganisha na faida kwa mwaka (%)
2022	14.94	18.94	78.8
2021	14.95	1.01	1480.2

7. Uchambuzi wa mnyororo wa usambazaji wa uliogunduliwa na IUU/HR katika eneo la SWIO

Kuweka udhibiti mkali katika masoko na katika bandari za nchi kunaweza kusaidia kupunguza uvuvi haramu na matukio ya unyanyasaji yanayohusishwa na shughuli hizo, sheria kama Kanuni ya Uvuvi Haramu ya Umoja wa Ulaya (EU IUU Regulation) na PSMA zinasaidia kuhakikisha kwamba samaki waliokamatwa kwa njia haramu hawasambazwi katika mnyororo wa bidhaaduniani. Hata hivyo, kukosekana kwa uwazi katika sekta hii nzima kunafanya kazi hii kuwa ngumu, na ugumu huu unaongezwa zaidi kwa uwepo wa meli zinazobadilishana bidhaa baharini na kuzisafirisha, ambazo zinaruhusu samaki waliokamatwa kwa njia haramu kuchanganywa na waliokamatwa kwa njia halali na kufanya iwe ngumu kutambua chanzo cha samaki hao.³⁰⁹

Kipengele kinachofuata kinaangazia baadhi ya mifano ambayo samaki zinahusishwa na meli na kampuni za China zilizopatikana kinyume na sheria katika eneo la SWIO, ikiwa ni pamoja na Shandong Zhonglu, ZOFna CNADC, zinavyoweza kuingia katika masoko makubwa duniani ya vyakula vya baharini, ikiwa ni pamoja na masoko ya Ulaya, Korea, Japan, Marekani na Taiwan.

7.1 Mnyororo wa Usambazaji kuelekea Ulaya

Chini ya uongozi wa DG SANTE (Idara Kuu ya Afya na Usalama wa Chakula ya Katika Tume ya Ulaya), Umoja wa Ulaya huchapisha ordha ya taasisi ambazo hazipo katika umoja huo ambazo zimeidhinishwa kusafirisha bidhaa zake kuingia katika Umoja wa Ulaya, orodha ambayo pia inakuwa na jina la meli ambayo samaki hao wametoka kwake. Japokuwa orodha hii ni maalumu kwa ajili ya kudumisha usafi wa vyakula, na uwepo wa jina la meli fulani katika orodha hiyo haimaanishi kwamba mnyororo wake wa usambazaji unafanya kazi, lakini inaweza kutumika kama kiashirika kwamba samaki wa baharini katika meli hiyo wana uwezekano wa kuwa wanaingia katika soko la Umoja wa Ulaya.

Kati ya meli 55 ambazo EJV iligundua kwamba zimehusishwa na uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki

za binadamu na ambazo kwa sasa zinaruhusiwa kufanya shughuli zake katika eneo la SWIO, 40 kati yake (ambayo ni 73%) kwa sasa zipo katika orodha ya DG SANTE ya wasafirishaji walioidhinishwa.³¹⁰ Kati ya meli hizi, 36 ni meli kubwa zinazopeperusha bendera ya China na kuvua samaki aina ya jodari na jamii ya jodari waliopo katika eneo la ukanda wa IOTC na 4 ni meli za uvuvi wa kukokota nyavu chini ambazo zinafanya shughuli zake ndani ya Madagascar zikipeperusha bendera ya Malagasy. Pia hifadhi mbili za Madagascar zinazohifadhi samaki katika eneo la baridi zimehusishwa na meli za China zilizohusishwa na uvuvi haramu na pia zimeorodheshwa kama wasafirishaji wa nje waliothibitishwa.

Katika makampuni yaliyohusishwa na uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu ambayo yanasafirisha bidhaa zake kuingia katika Umoja wa Ulaya, jodari wa kampuni ya ZOF wanaaminika kwamba waliwahi kuuzwa katika masoko ya Umoja wa Ulaya katika miaka ya hivi karibuni, kwa kupitia wafanyabiashara kama vile kampuni ya Singapore inayoitwa Kibu Pte. Ltd., ambayo ilinunua samaki wa jodari kutoka kwa ZOF waliopikwa na kugandishwa ili kuwekwa katika makopowenye thamani ya takribani dola za Kimarekani milioni 26.1, mnamo mwaka 2020 na 2021.³¹¹ Kibu ni sehemu ya kampuni ya Grupo Frinsa yenye makao yake makuu Hispania,³¹² ambayo inajinadi kama “moja ya wazalishaji wakubwa wa samaki wa kopo aina ya jodari na samaki wa gamba (shellfish)”.³¹³ Kibu ipo karibu na soko la Asia, mahali ambapo samaki wanasindikwa na kuuzwa. Kampuni hili lina chapa yake ya samaki wa kopo aina ya jodari, chapa hizo baadhi ni kama Frinsa la Conservera, Frinsa Proteína Natural, Ribeira, Seaside na The Nice Fisherman, chapa zote hizi zikiwazimewahi kuuzwa katika maduka makubwa ya Uingereza, pamoja na Iceland³¹⁴ na Marks na Spencer.³¹⁵ Zaidi ya hayo, pia wanazalisha ‘lebo za bidhaa za binafsi’ za samaki wa kopo kwa ajili ya maduka ya Ulaya, maduka kama vile Carrefour, Alcampo, Lidl na El Corte Inglés.³¹⁶ Mnamo mwaka 2020, wanunuaji wakubwa wa bidhaa za Frinsa walikuwa katika masoko ya Hispania na Ureno, ambapo 38.9% ya mapato ya kampuni yalitokea huko, huku nchi zingine za Umoja wa Ulaya zilichangia 58.4% ya mapato.³¹⁷

Kuna uhusiano uliobanishwa kati ya kampuni ya ZOF na wanunujaji wengine wa Hispania. Kwa mfano, mwaka 2019, kampuni ya uvuvi na kupakia samaki katika makopo ya Hispania inayoitwa Jealsa Rianxeira S.A.U., ilinunua samaki aina ya jodari waliopikwa na kugandishwa kutoka kwa ZOF wenye thamani ya takribani dola za Kimarekani milioni 4.6.³¹⁸ Kampuni hiyo inamiliki chapa ambazo zinazuza bidhaa katika bara la Ulaya na la Amerika ya Kusini: Chapa ya Rianxeira na Ecurís zilizo nchini Hispania,³¹⁹ Mare Aperto iliyopo nchini Italia,³²⁰ na Soluco la Mer na Chancerelle Frères nchini Ufaransa.³²¹ Kampuni nyingine ya kupakia samaki katika makopo iliyopo Hispania, Hijos de Carlos Albo S.L.U, ilinunua samaki aina ya jodari waliopikwa na kupakiwa katika makopo kutoka kwa ZOF wenye thamani ya dola za Kimarekani milioni 12.1 kati ya mwaka 2018 na 2021.³²² Hijos de Carlos Albo S.L.U imekuwa ikimilikiwa na kampuni ya Shanghai Kaichuang Deep Sea Fisheries Co., Ltd. kuanzia 2016,³²³ na mwisho kabisa inamilikiwa na kampuni kubwa ya Serikali ya China inayoitwa Bright Food (Group) Co., Ltd.³²⁴ Kampuni hii inamiliki chapa ya Albo,³²⁵ ambayo inasambaza bidhaa zake kwa wauzaji wakubwa ikiwa ni pamoja na duka kubwa la Hispania la Eroski³²⁶ na Carrefour Spain.³²⁷

Zhongyu Global Seafood Corp., ambayo ni kampuni nyingine inayohusishwa na shughuli haramu, ilinunua 51% ya hisa za kampuni ya Kireno inayosambaza samaki wa baharini ya Mar Fresco mnamo mwaka 2016–inaaminika kwamba ununuzi huu ndiyo ilikuwa mara ya kwanza kwa kampuni inayomilikiwa na serikali ya China kuingia katika sekta ya samaki wa baharini katika soko la Umoja wa Ulaya.³²⁸ Kuanzia hapo, Zhongyu Global Seafood Corp. imekuwa ikiuza bidhaa zake za samaki wa krasteshia kupitia Mar Fresco.³²⁹ Kampuni hiyo inauza uduvi chini ya chapa ya “Mar Fresco,” lakini jambo la muhimu zaidi ni kwamba, inasambaza vyakula vya samaki za baharini kwa chapa zingine binafsi. Krasteshia wenye chapa ya Mar Fresco kutoka Madagascar na Msumbiji wanaweza kupatikana katika masoko makubwa ya Ureno, masoko kama vile 360hyper³³⁰ na Minipreço.³³¹

7.2 Mnyororo wa Usambazaji kuelekea Marekani

Inasemekana kwamba samaki aina ya jodari wanaotoka katika kampuni ya ZOF na Shandong Zhonglu wameingia katika masoko ya Marekani kupitia kampuni ya FCF Co., Ltd.,^{332,333} muunganiko wa makampuni ya vyakula vya samaki wa baharini kutoka Taiwan na moja ya wauzaji wakubwa wa samaki aina ya jodari duniani. Kampuni hiyo pia inamiliki kampuni ya kufungasha jodari katika makopo iliyosajiliwa Marekani inayoitwa Bumble Bee Foods –ambao ni wasambazaji wakubwa wa samaki aina ya jodari aliyefungwa katika makopo kwa wauzaji wakubwa kama vile Walmart.³³⁴ Kati ya mwaka 2018 na 2021, ZOF iliuzia samaki aina ya jodari waliopikwa na kufungwa katika makopo wenye thamani ya takribani dola za Kimarekani milioni 327.5 kwa kampuni ya FCF Co., Ltd, ambayo ilichangia 5% ya manunuzi ya FCF yaliyofanywa katika miaka hiyo minne.³³⁵ Vivyo hivyo, kampuni ya FCF

Co., Ltd. pia ni msambazaji mkubwa wa Shandong Zhonglu, anayenunua samaki aina ya jodari wa thamani ya dola za Kimarekani milioni 21.7 mnamo mwaka 2021, ambayo ilikuwa ni ililimia 15 ya mauzo ya mwaka Shandong Zhonglu. Kati ya kipindi cha Januari 2017 mpaka Mei 2019, kampuni ya ZOF ilisafirisha takribani tani 6,287 za samaki aina ya jodari kwa Bumble Bee Foods LLC, kulingana na taarifa za forodha za Marekani.³³⁶

ZOF pia iliuzia ya samaki aina ya tuna wenye jumla ya thamani ya takribani dola za Kimarekani milioni 46.6 katika mwaka wa 2018, 2022 na 2021 kwa kampuni ya Tri Marine International (PTE) Ltd.,³³⁷ kampuni iliyopo Singapore na iliyo sehemu ya kampuni kubwa ya Tri Marine Group - kampuni ya Marekani ambayo ni moja ya wasambazaji wakubwa zaidi wa bidhaa za jodari.³³⁸ Kampuni hili la Tri Marine Group linamilikiwa na kampuni kubwa zaidi inayoitwa Bolton Group, yenye makao yake makuu nchini Italia.³³⁹ Bolton Group inamiliki chapa kadhaa maarufu za bidhaa za jodari zilizofungwa katika kopo, ikiwa ni pamoja na Rio Mare. Bidhaa hizi zinaweza kununuliwa kupitia wauzaji wakubwa ndani ya Marekani kama Walmart³⁴⁰ na Amazon.³⁴¹

Jodari wanaotoka ZOF wanaweza pia kuhusishwa na soko la vyakula vya wanyama nchini Marekani. Inaaminika kuwa ZOF ilifanya biashara na kampuni ya usindikaji wa chakula ya Mexico, inayoitwa Pescados Industrializados SA Cv, katika miaka ya hivi karibuni–ikiisambazia zaidi ya tani 6,227 za samaki aina ya jodari kati ya kipindi cha Juni 2020 na Mei 2023.³⁴² Katika kipindi hicho, Pescados Industrializados iliisambazia Nestlé Purina Petcare, kampuni inayotengeneza vyakula vya wanyama Marekani ambayo ni sehemu ya kampuni kubwa ya chakula ya Uswisi ya Nestlé,³⁴³ ikiwasambazia ‘mabaki ya jodari’ (*desperdicios de atún*).³⁴⁴

Pamoja na ZOF, jodari mwenye pezi la njano kutoka kampuni ya Shandong Zhonglu pia anaweza kuhusishwa na soko la Amerika ya Kaskazini kupitia wasindikaji kutoka Vietinamu. Kwa mfano, tawi la kampuni ya Shandong Zhonglu inayoitwa Shandong Zhonglu Oceanic (Yantai) Foods Co., Ltd. ilisafirisha jodari wenye pezi la njano waliogandishwa wenye thamani ya dola za Kimarekani milioni 1.7 kwa kampuni ya Thinh Hung Co., Ltd. kati ya kipindi cha mwaka 2022 na 2023.³⁴⁵ Msindikaji huyu wa Vietinamu anachukua oda kutoka kwa muingizaji na msafirishaji wa vyakula vya baharini waliopo Florida, Marekani anayoitwa Sea Delight, ambaye tovuti yake imesema kwamba “Thinh Hung Co., Ltd. ni msambazaji muhimu wa bidhaa za jodari mwenye pezi la njano wa Sea Delight.”³⁴⁶

Thinh Hung ilisafirisha jodari wenye pezi la njano kwenda Sea Delight, wenye thamani ya dola za Kimarekani milioni 35.6 kati ya kipindi cha mwaka 2022 na 2024, huku wakiwa na njia tofauti za usindikaji, ambao kisha walisambaza bidhaa za jodari kwa wateja ambao kiasi kikubwa walikuwa ni wateja kutokea Marekani na Canada.³⁴⁷ Zaidi ya hayo, Shandong Zhonglu ilimsambazia msindikaji mwingine wa Vietinamu, Ba Hai Jsc, na jodari mwenye pezi la njano

na chuchunge(swordfish) wenye thamani ya dola za Kimarekani milioni 1.2 kati ya kipindi cha mwaka 2020 na 2023. Mteja mkubwa zaidi wa Ba Hai wa samaki waliosindikwa ni kampuni ya Canada ya wasambazaji wa chakula cha baharini inayoitwa Toppits Foods Ltd., ambayo iliingiza jodari wenye thamani ya dola za Kimarekani milioni 3.5 kutoka kwa Ba Hai kati ya mwaka 2020 na 2023. Toppits Foods pia inafanya usindikaji wa kuongeza thamani, lakini pia bidhaa zake ambazo zimewekewa chapa yenye jina la kampuni, zinaweza kupatikana kwa wauzaji wakubwa wa jumla au rejareja wa Amerika Kaskazini kama vile Costco.³⁴⁸

7.3 Mnyororo wa Usambazaji kuelekea Japan na Korea Kusini

Kwenye muhtasari wao wa IPO, ZOF iliweka wazi kwamba kwa wastani, iliuzwa jodari wenye thamani ya dola za kimarekani milioni 51.3 kila mwaka kwenye soko la Japan kati ya mwaka 2019 na 2021, idadi hiyo ikiwa ni takribani 10.2% ya mapato yake, hivyo kuifanya Japan kuwa soko muhimu zaidi kwa ZOF la kusafirisha bidhaa za ke. Vivohivyo, wateja watatu kati ya watano wakubwa wa Shandong Zhonglu ni makampuni ya Kijapani, ambayo ni kampuni ya Notos & Company Limited,³⁴⁹ WEC Foods Corporation³⁵⁰ na Dohsui Co., Ltd.³⁵¹, ambao wote kwa pamoja walinunua jodari wenye thamani ya dola za Kimarekani milioni 34 kutoka katika kampuni hiyo – ambayo hiyo ni takriban 23.5% ya pato la Shandong Zhonglu kwa mwaka 2021.³⁵² Jodari ambao ZOF na Shandong Zhonglu wanawauza Japani kiasi kikubwa wanakuwa ni wa daraja la sashimi, ambayo kwa wingi wanakuwa na jodari wenye jicho kubwa na wenye pezi la njano waliokamatwa katika meli kubwa.

Kampuni kubwa ya Mitsubishi Corporation ambayo ina muunganiko wa makampuni ya Kijapani pia ni moja

ya wateja wakubwa wa ZOF nchini Japani. Walinunua jodari wenye thamani ya takribani dola za Kimarekani milioni 192.5 kutoka kwenye kampuni hiyo ya Kichina kati ya mwaka 2018 na 2021, haswa jodari waliofanyiwa usindikaji wa awali katika baridi kali na jodari wazima waliogandishwa.³⁵³ Wateja wengine wa ZOF ni pamoja na makampuni matatu ya Kijapani yanayoongoza katika kuvua, kusindika na kuuza vyakula vya baharini, ambayo ni Maruha Nichiro Corporation, Uoichi Co., Ltd. na Hiroichi Co.

Kampuni ya Maruha Nichiro Corporation, ambayo ni kampuni ya vyakula vya baharini kubwa zaidi duniani kwa mapato,³⁵⁴ Ilinunua ngisi, jodari waliopikwa na kugandishwa na jodari waliosindikwa katika baridi wenye thamani ya takribani dola za Kimarekani 2.1 kati ya mwaka 2018 na 2021.³⁵⁵ Maruha Nichiro ina uwepo mkubwa sana katika soko la Japan,³⁵⁶ huku bidhaa zake zikiuzwa kupitia wauzaji wakubwa wa Japan ikiwa ni pamoja na Rakuten³⁵⁷ na Amazon.³⁵⁸ Uoichi Co., Ltd. ni muuzaji wa jumla wa vyakula vya baharini wa Japani ambao walinunua jodari waliosindikwa katika baridi wenye thamani ya dola za Kimarekani milioni 1.35 kuanzia mwaka 2020 mpaka 2021. Hiroichi Co., Ltd., ambao ni wasambazaji na wauzaji wa Kijapani wanaopatikana Shimizu,³⁵⁹ walinunua jodari waliogandishwa wenye thamani ya takribani dola za Kimarekani milioni 3.4 kutoka kwa ZOF kuanzia mwaka 2019 mpaka 2021.³⁶⁰ Kampuni hiyo inamilikiwa na kampuni ya samaki ya Taiwan inayoitwa Ocean Treasure Co., Ltd.³⁶¹

ZOF pia ina uhusiano na minyororo ya usambazaji kwenye soko la samaki wa baharini la Korea Kusini, japo ni kwa kiwango kidogo. Kuanzia mwaka 2018 mpaka 2021, SNB International Co., Ltd., ambao ni wasindikaji wa jodari wa Korea, walinunua jodari waliogandishwa wenye thamani ya takribani dola za Kimarekani milioni 11 kutoka kwa ZOF.³⁶²



Kutumia teknolojia ya setilaiti kufuatilia minyororo ya usambazaji wa samaki wa baharini ambayo ni hatarishi kutoka katika meli za uvuvi za China inazoweza kuingia katika masoko ya Japan, Korea Kusini na Taiwan

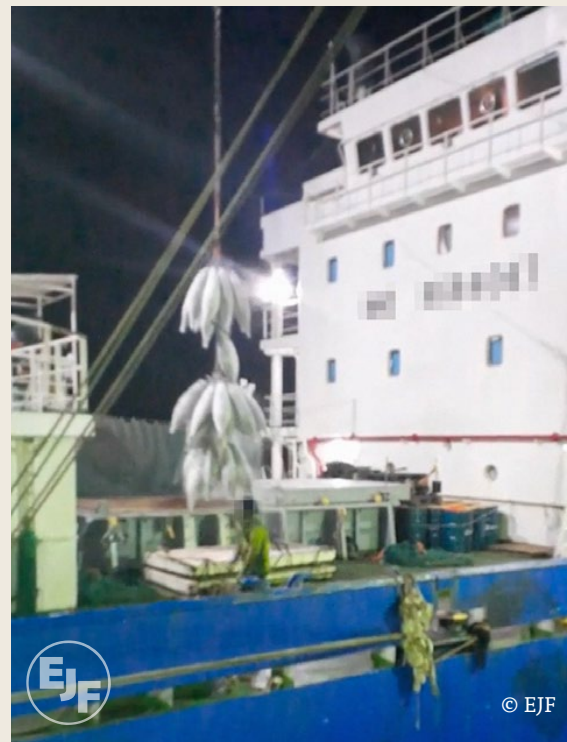
Matumizi ya programu za kufuatilia ambazo zinaunganisha, kuchambua na kuonyesha taarifa za AIS zinazotumwa na meli za uvuvi yamekuwa ni moja ya nyenzo muhimu sana katika kupambana na uvuvi haramu pamoja na makosa yanayohusiana na shughuli hiyo.³⁶³ Kuangalia mienendo ya meli za uvuvi kwa namna ambayo ni karibu na mubashara kunaweza kusaidia wadau kugundua nyakati ambazo meli zitakapovamia maeneo ya hifadhi yaliyotengwa maalumu kwa ajili ya wavuvi wadogo, MPA na EEZ (haswa pale ambapo orodha ya leseni za meli za pwani zinapokuwa zikichapishwa na kuongezewa mabadiliko mapya yanapotokea).

Pamoja na kugundua uvuvi haramu, programu nyingi za aina hii sasa zinawawezesha watumiaji kuweza kuunganisha uhusiano uliopo kati ya meli zenye hatari kubwa na nchi muhimu za masoko yake kwa kupitia kutambua na kuchambua usafirishaji wa kuhamisha mizigo unaofanyika baharini. Kwa kutumia mfumo uliopo katika jukwaa la Starboard wa kugundua 'mwenye uwezekano wa kuhamisha mizigo meli moja kwenda meli nyingine au (likely trans-shipment)'³⁶⁴, EJF ilifanya uchambuzi ili kugundua bandari (na maeneo yenye uwezekano wa kushushiwa mizigo) yaliyotembelewa mwaka 2023 na meli zenye majokofu ambazo zilizohisiwa kusafirisha mizigo toka meli moja kwenda nyingine na zikiwa na uhusiano na meli za uvuvi za China ambazo zimehusishwa na uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu katika ripoti hii.

Uchunguzi uligundua kwamba jumla ya meli za uvuvi 25 zilizohusishwa na uvuvi haramu au ukiukaji wa haki za binadamu au vyote kwa pamoja katika ripoti hii, zilibadilishana mizigo mara 72 baharini katika bahari ya Hindi katika mwaka 2023. Idadi hii inawezekana kabisa ni kadirio pungufu, kwa sababu mfumo wa kugundua 'mwenye uwezekano wa kuhamisha mizigo meli moja kwenda nyingine' unagundua tu visa ambavyo meli zote mbili zitakuwa zimewasha vifaa vyake vya kutuma mawasiliano ya AIS kwa wakati mmoja, huku katika visa vingi kulikuwa na mapengo ya taarifa za AIS katika meli hizo za uvuvi.

Katika visa hivyo 72 vya kubadilishana mizigo, meli nyingi zenye majokofu kati ya hizo zilizohusishwa zilikwenda katika bandari za nchi muhimu za masoko yasiyokuwa ya China, haswa Japan, Korea Kusini na Taiwan. Mnamo mwaka 2023, meli 22 zilizoshukiwa kujihusisha na uvuvi haramu au ukiukwaji wa haki za binadamu au vyote kwa pamoja ziliaminika kubadilishana mizigo na meli zingine zenye majokofu ambazo mwisho wa siku zilielekea Korea Kusini, 20 kati yake zilienda Japani na 9 zikaelekea Taiwan. Hizi ni pamoja na meli za uvuvi ambazo zinashutumiwa kuvuna mapezi ya papa kwa kiwango kikubwa, na kuwalazimisha wafanyakazi kufanya kazi katika mazingira yanayofanana na ya kiutumwa. Kuna hatari kubwa kwamba samaki wa baharini waliovuliwa walikamatwa kinyume na sharia, au kwa kutumia wafanyakazi waliolazimishwa, na kisha kuingia katika masoko haya muhimu.

Kundi dogo la meli hizi zenye majokofu zilihusika katika kusafirisha bidhaa hizo mara 72, ambapo meli 6 kati ya hizo zilikutana – na zote zikiwazimeidhinishwa chini ya IOTC. Nne kati ya hizo sita zikiwa zinamilikiwa na China lakini zikipeperusha bendera ya Panama, na mbili zilikuwa zikimilikiwa na Korea Kusini na kupeperusha bendera yake pia.





8. Hitimisho na Mapendekezo

Umuhimu wa uchumi wa bluu unaostawi katika maeneo ya pwani ndani ya eneo la SWIO ni dhahiri, na mamilioni ya watu wanaoishi katika eneo hili wanategemea bahari kuendesha maisha yao, baadhi yao wakiwa katika umasikini mkubwa. Kadri uwekezaji unavyoongezeka, miundombinu na taasisi mbalimbali zinavyoendelea kuwekwa ili kulinda na kuboresha zaidi manufaa yanayopatikana kutokana na bahari, maswali magumu yanajitokeza kuhusu namna manufaa hayo, je ni nani anayefaidika na ni nani anayelipia gharama zinazohusika kuyapata manufaa hayo, gharama za kiuchumi, za kiikolojia na za kijamii.

Uwekezaji uliofanywa na China umebadilisha kabisa mandhari ya eneo la nchi kavu na bahari kwa ujumla katika nchi zote ambazo zipo ndani ya eneo la SWIO kwa viwango tofauti, mabadiliko haya yanaonekana katika uhusiano wa kina uliopo, uhusiano wa kijamii, kiuchumi na wa kisiasa. Ingawa mahusiano haya yameleta manufaa kadha wa kadha katika eneo hili, lakini pia yameongeza uufisadi, shughuli haramu na mkusanyiko wa madeni makubwa, hivyo kufanya eneo hili kutofaa linapokuja suala la uchimbaji wa rasilimali endelevu, maendeleo na hata biashara.

Ripoti hii imejaribu kuangalia sio tu kuhusu uwepo bali pia tabia za vyombo vya majini vya China (DWF) katika eneo la ukanda wa bahari la SWIO, pia imeangalia uwekezaji ambao China imefanya katika eneo hili pamoja na namna ilivyojihusisha. Kilichogundulika kutoka katika ripoti hii ni kwamba, japo kumekuwa na mazungumzo kwamba uhusiano huu 'utafaidisha pande zote mbili', pamoja na kuleta manufaa ya 'maendeleo endelevu' kwa pande zote mbili, upande wa China na upande wa serikali za maeneo hayo, na faida ya China 'kutovumilia' uvuaji haramu (IUU) wa samaki. Vyombo vya majini vya China (DWF) katika eneo hili la ukanda wa bahari la SWIO vimeonekana kufanya uvuvi haramu na kuwa na vitendo vya ukiukwaji wa haki za binadamu kwa kiwango kikubwa zaidi, jambo ambalo sio tatizo la hapa tu bali limekuwa likionekana katika vyombo vya majini duniani

kote. Masuala haya yana athari kubwa katika mifumo ya kiikolojia ambayo inategemewa sana katika uchumi wa bluu, na hii hupelekea kutokea kwa madhara zaidi katika jamii zinazozunguka maeneo ya ukanda wa bahari ya SWIO na maeneo mengine ya ndani. Zaidi ya hayo, utafiti huu umegundua kwamba mabaharia wanaofanya kazi kwenye vyombo hivyo vya majini, mara nyingi wanafanya kazi katika mazingira magumu na hatarishi, na muda mwingi huwa wanafanyishwa kazi nzito zinazowaacha hoi, hudanganywa na pia kunyanyaswa katika kazi hizo, hayo yote yakifanyika wakiwa mbali baharini bila namna ya kurudi kwa miezi au hata miaka kadhaa.

Ni muhimu kuhakikisha kwamba, kila mradi unaolenga uchumi wa bluu, unakuwa ni halali kisheria, wenye manufaa kwa pande zote na ni mradi endelevu – bila mradi kufuata misingi hii, serikali pamoja na makampuni yanahatarisha kuacha madhara ya muda mrefu katika shughuli za kiuchumi zinazotokana na uvuvi kwa sababu ya kujaribu kupata faida ya muda mfupi. Japokuwa vyombo vya majini vya China (DWF) sivyo pekee vinavyojihusisha na shughuli za uvuvi haramu katika eneo la ukanda wa bahari la SWIO, lakini kiwango kikubwa cha vyombo vya majini vinavyomilikiwa na China vinahusishwa na vitendo vya kikatili na haramu, hii ikijumuishwa na ukweli kwamba China imefanya uwekezaji mkubwa katika maeneo hayo ya pwani na shughuli zake za kisiasa na kiuchumi hazipo wazi, hii inaonyesha kwamba wanahitaji kuangaliwa kwa umakini na nchi za ukanda wa bahari (IOTC), nchi zinazuza bidhaa hizi, nchi ambazo vyombo hivi vimesajiliwa kwake nanchi ambazo ambazo vyombo hivi vinasimama ndani yake. Hii itahitaji kuweka sheria zilizo wazi baina ya taasisi mbalimbali za uvuvi ili kuwawezesha wadau wote kufahamu vizuri ni nani anayevua samaki, na anavua kwa njia gani, wapi na kwa nini. Mapendekezo yafuatayo, iwapo yatatekelezwa, yanaweza kuchangia kupunguza uvuvi haramu (IUU) na ukiukwaji wa haki za binadamu sio tu katika vyombo vya majini vya China, lakini katika vyombo vyote vya majini vinavyofanya kazi zake katika ukanda wa bahari wa SWIO.

Mapendekezo

Kwa Wanachama wa IOTC:

- Kuimarisha utii wa mahitaji yanayotaka kuwa na umiliki wenye manufaa chini ya Azimio la 19/04 kuhusu Rekodi ya IOTC ya Vyombo vya Majini vinavyoruhusiwa kufanya kazi katika maeneo ya ukanda wa bahari ya IOTC.
- Kurekebisha Azimio la 07/01 la kuhamasisha Utii wa Mataifa ya ambayo yapo kwenye mkataba na Washirika wengine wasio kwenye mkataba (CPCs) na Bodi ya IOTC kwa Masharti ya kuhifadhi na kusimamia (CMMs) ili kuepusha mataifa hayo kujipatia faida kwa kufanya au kusaidia uvuvi haramu.
- Kuongeza eneo ambalo waangalizi wanahitajika kutazama meli za uvuvi na kufikia 20% ifikapo mwaka 2025 ili kuweza kuongeza ufanisi katika kuzuia, kuepusha na kugundua uvuvi haramu pamoja na masuala mengine ya ukiukwaji wa sharia, na pia kuboresha utoaji ripoti wa samaki wanavuliwa wasiotakiwa kuvuliwa na kupunguza tatizo la upungufu wa data za uvuvi katika eneo hilo.
- Kuimarisha Azimio la 23/05 kuhusu kuanzisha programu ya usafirishaji kwa kutumia meli kubwa za uvuvi ili kuweza kuboresha zaidi uangalizi, udhibiti na ufuatiliaji na kupunguza nafasi kwa shughuli haramu za uvuvi kufanyika.
- Kwa siku zijazo, kuweka malengo ya kuzuia shughuli za usafirishaji wa kutoka chombo kimoja kwenda kingine ndani ya bahari, na hatua mojawapo ya kusogelea lengo hili ni kuongeza kiwango cha chini kinachokubalika kisheria cha samaki ambacho kikifikwiwa ni lazima chombo kifike nchi kavu au kufikishwa bandarini ili kushushwa na kusafirishwa ili kupunguza utegemezi uliopo katika baadhi ya meli kubwa za uvuvi wa jodari, kama vile operesheni za DWF kwenye Meli za China.
- Kuweka ukomo katika idadi ya siku ambazo meli za uvuvi zitaruhusiwa kukaa baharini bila kurudi bandarini. Vyombo vyote vya uvuvi ni lazima vizuiwe kufanya shughuli zake za baharini kwa zaidi ya miezi 12 mfululizo.
- Marekebisho yafanyike katika Azimio la 17/05 kuhusu uhifadhi wa samaki aina ya papa waliokamatwa na wavuvi wanaosimamiwa na bodi ya IOTC ili kuhakikisha kwamba uhifadhi na usimamizi wa papa unakuwa ni fanisi, na pia kuweka sera inayotaka 'mapezi ya samaki yawe hayajakatwa' kwenye mwili wa papa katika maeneo ambayo wavuvi wake wanasimamiwa.
- Kuchukua mapendekezo mapya ambayo yanalenga kuboresha ufuatiliaji kwa kutumia mifumo ya kielektroniki katika uvuaji na uandikaji wa nyaraka za kumbukumbu, pamoja na kutengeneza mfumo wa kati kwa kiasi wa usimamizi wa vyombo vya majini na kuweka mifumo ya upandishaji na ukaguzi wa samaki baharini ili kuongeza zaidi uangalizi, udhibiti na ufuatiliaji wa uvuvi wa samaki jodari katika bahari ya Hindi.
- Kulingana na Azimio la 23/06 juu ya uhifadhi wa mamalia wanaoishi majini, yafanyike mapitio ya taarifa zote zilizopo juu ya hali ya mamalia wanaoishi katika eneo linalosimamiwa na bodi ya IOTC, na kulingana na matokeo ya mapitio hayo, ziwekwe kanuni stahiki za kuhifadhi mamalia hawa wa majini dhidi ya madhara yote hasi yanayotokana na uvuvi wa meli zilizo chini ya IOTC yanayotokana na tabia mbalimbali zilizofanuliwa kwa undani katika ripoti hii.
- Kufuata nyayo za ICCAT na Tume ya Wavuvi wa Magharibi & Kati ya Pasifiki kwa kutekeleza azimio linaloweka viwango vya wafanyakazi katika shughuli za uvuvi chini ya IOTC au, kupendekeza kuchukua hii kuwa kama hatua ya mwanzo.

Kwa mataifa ambayo yamevisajili vyombo vya majini (DWF) vya China kufanya shughuli zake:

- Kuhitaji meli zote zilizosajiliwa, pamoja na zile zinazotuma maombi mapya ya usajili kutoa taarifa kuhusu makubaliano ya umiliki, ikiwa ni pamoja na taarifa za wamiliki na uraia wao, na rekodi za maelezo yanayoonyesha faida inayopatikana katika shughuli zao za uvuvi inapelekwa wapi. Iwapo mmiliki wa chombo cha majini atakataa kutoa taarifa zake kamili na kukataa kuwajibika iwapo atahitajika kuwajibishwa, basi nchi husika imtoe mmiliki huyo aidha afutiwe usajili wake au ombi lake la usajili likataliwe.
- Kufanya uchunguzi wa historia ya mtu au kampuni yeyote inayounda kampuni mpya ya uvuvi, au kuchukua umiliki wa kampuni ya uvuvi iliyokuwepo na pia kuhakikisha kwamba mamlaka husika zinapewa taarifa mara moja iwapo kuna mabadiliko katika umiliki.
- Kushirikishana na kubadilishana taarifa za meli mbalimbali kati ya mamlaka zinazosimamia uvuvi na mamlaka zinazofanya usajili wa meli hizo baina ya nchi husika na mataifa mengine husika – ikiwepo na China – kabla meli hiyo haijapewa ruhusa ya kuingia katika orodha ya vyombo vya majini. Nchi zinazofanya usajili zisitishe kuwa zinafuta vyeti vya meli ambazo zimeshindwa kulipa faini na madeni yake. Nchi ambazo zinasajili meli zinatakiwa kukataa maombi ya meli hizo.
- Kuziangalia kwa umakini meli ambazo zina historia ya kuhamisha hamisha usajili wake katika nchi ambazo zinaendesha shughuli zake kwa kusudi la kukwepa ufuataji wa sheria.
- Kuchapisha mtandaoni orodha ya meli ambazo zimesajiliwa katika nchi husika na kuruhusiwa kufanya shughuli zake na pia kuweka wazi taarifa muhimu katika mfumo wa Kuhifadhi Kumbukumbu za Meli za Uvuvi Duniani wa FAO, Meli za Usafirishaji Zilizo na Jokofu na Meli za Usambazaji, kisha kuweka hitaji la lazima la kuwa na namba ya IMO kwa meli zote zinazokidhi vigezo, na kwa meli zingine zote kuzipatia namba maalumu ya kipekee kitaifa ili kuzitambulisha.
- Kuhakikisha kwamba meli zote za uvuvi za mataifa ya kigeni zinazoshukiwa kuvunja sheria za uvuvi, ikiwa ni pamoja na meli za uvuvi kutoka China zilizosajiliwa kuendesha shughuli zake katika nchi husika, zinachunguzwa kikamilifu, na adhabu kali kutolewa na viziuzi kuwekwa endapo ikithibitishwa kwamba zimevunja sheria, bila kujali kwamba kesi husika zimemalizwa ndani au nje ya mahakama. Sheria za ndani zinatakiwa kufanyiwa marekebisho pale inapofaa ilikuwepa ukomo wa chini wa faini zinazostahili kulingana na ukubwa wa makosa na mapato ya mwaka ya mtenda kosa, iwapo mkosaji huyo ni kampuni.

- Kukubaliana na kutekeleza mikataba yote muhimu ya kimataifa ambayo inabeba miongozo inayotakiwa kufuatwa na meli za uvuvi pamoja mazingira ya kufanyia kazi kwa mabaharia, ikiwa ni pamoja na Makubaliano ya Cape Town juu ya Usalama wa Meli za Uvuvi, Mkataba wa Kimataifa wa Viwango vya Mafunzo, Vyeti na Usimamizi wa Wafanyakazi katika Meli za Uvuvi (STCW-F), na mikataba ya ILO pamoja na mikataba mingine muhimu kama vile Mkataba wa Kazi ya Uvuvi (C188) na Mkataba wa Ukatili na Unyanyasaji (C190).

Kwa mataifa yaliyopo katika ukanda wa bahari wa SWIO ambapo vyombo vya majini vya China (DWF) vinapofanyia kazi:

- Kuweka wazi uwekezaji wote unaofanyika katika kujenga miundombinu na kuwezesha shughuli mbalimbali za uchumi wa bluu, huku taarifa zote zinazohusu fedha, wahusika, muda wa utekelezaji, athari za kimazingira na kijamii, na njia za kupunguza athari hizo zikiwekwa wazi kwa umma.
- Kuhakikisha kwamba tathmini zote za athari zitakazojitokeza zinafanywa kwa uhuru ili kuhakikisha kwamba miradi husika inasaidia kutatua changamoto ambazo zinazikabili jamii zinazoishi katika maeneo ya pwani. Tathmini hizo zinatakiwa kufanyika kwa namna shirikishi, na jitihada zinatakiwa kuwekwa ili kushirikisha makundi ya watu waliotengwa ndani ya jamii hizo, ikiwa ni pamoja na wanawake na wazee.
- Kuhakikisha kwamba wavuvi wote wa meli za China wanaoshukiwa kuvunja sheria wanafanyiwa uchunguzi kikamilifu kulingana na sheria na taratibu zilizowekwa, na iwapo itathibitishwa kwamba kuna uvunjaji wa sheria basi adhabu ya zuio kutolewa, bila kujali iwapo kesi husika imemalizwa ndani au nje ya mahakama. Sheria za ndani zinatakiwa kufanyiwa marekebisho pale inapofaa ili kuweka ukomo wa chini wa faini zinazostahili kulingana na ukubwa wa makosa na mapato ya mwaka ya mtenda kosa, iwapo mkosaji huyo ni kampuni.
- Kuhakikisha kwamba idadi ya leseni za uvuvi zinazotolewa, ikiwa ni pamoja na leseni kwa meli za uvuvi za China (DWF), inakuwa ni idadi ambayo ni endelevu na kulingana na ushauri wa kisayansi uliotolewa na kulingana na uwezo wa MCS.
- Kuhakikisha kwamba kwa kutumia sheria, ufuatiliaji na utekelezaji, maeneo yote yaliyotengwa (IEZ) yanapiga marufuku shughuli zote za uvuvi mkubwa, na pale inapohitajika, maeneo hayo yaliyotengwa yaongezwe zaidi ili kutoa fursa kwa wavuvi wadogo kufanya uvuvi, ukizingatia kwamba mabadiliko ya hali ya hewa yanayotokana na ongezeko la joto duniani yanabadilisha maeneo haya na kusababisha kupungua kwa idadi ya samaki katika maeneo hayo.

Kwa nchi za ukanda wa bahari maeneo ya SWIO yanayotumiwa na meli za China (DWF) kwa uvuvi:

- Kuondoa taratibu njia za uvuvi mkubwa zinazohusisha kutembeza vifaa vya kuvulia katika sakafu ya bahari maeneo ya fukwe (bottom trawling), kwa sababu ya athari zake hasi katika ikolojia, kuondoa njia hizi kutasaidia kuhifadhi ikolojia nzima pamoja na viumbe vinavyoishi katika maeneo hayo.
- Kuweka sheria zinazohitaji vyombo vya majini vinavyofanya shughuli zake ndani ya kanda zake za kiuchumi (EEZ) kutambulika, ikiwa ni pamoja na kuchapisha taarifa kamili, kuweka taarifa mpya zinapokuja na kufanya taarifa za umiliki kuwa wazi, na kuzitaka meli zote zinazoruhusiwa kufanya shughuli zake katika ukanda wa maji wa taifa husika kuwa na namba ya IMO.
- Fanya ukaguzi wa kina katika historia ya meli ambazo zinaomba kufanya shughuli za uvuvi katika ukanda wa maji wa nchi, ili kuhakikisha kuwa meli ambazo zina wamiliki wanaohusishwa na uvuvi haramu hazipewi idhini.
- Chapisha habari zinazoendana na wakati kuhusu makosa mbalimbali ya uvuvi yanayofanywa na meli za uvuvi za China na adhabu zake, hakikisha kwamba taarifa zinazochapishwa zimekamilika, ni sahihi na zinapatikana kwa urahisi.
- Pale inapohitajika, toa ufafanuzi wa majukumu na wajibu wa wananchi wa ndani ambao wanafanya kazi ya kuwakilisha mataifa ya nje ili kuwawezesha kuweza kufanya shughuli zao katika kanda za kiuchumi, kama itahitajika basi mamlaka za usimamizi zitengenezwe.
- Kuboresha mahusiano na nchi zingine pamoja na kushirikishana taarifa zinazohusu shughuli za uvuvi kupitia mamlaka husika za nchi na taasisi za nchi na taasisi zinazosimamia ukanda wa kimataifa wa bahari.
- Kutumia vyombo mbalimbali ya kutumiana habari za ndani na nje ya nchi, vyombo kama vile Kituo cha Uvuvi Nchini Kinachosimamia Uangelizi, Udhhibiti na Ufuatiliaji Maendeleo ya Jumuiya ya Afrika Kusini, RFMO, na INTERPOL. Kuvitumia kufanya ukaguzi na kutuma taarifa ya haraka pale inapogundulika kuna tukio la ukiukwaji wa sheria.
- Kutengeneza mifumo ambayo itawawezesha mabaharia na wasimamizi wa uvuvi ambao wameajiriwa katika meli za uvuvi za China kuweza kutoa taarifa kwa siri na kwa usalama iwapo kuna uvuvi haramu au vitendo vya ukiukwaji wa haki za binadamu ndani ya meli. Mfumo huu unatakiwa kuwa na njia za kumkinga mtoa taarifa dhidi ya mambo ambayo yatamzuia kutoa taarifa hiyo kama vile, rushwa, kunyanyaswa kimwili na kutukanwa na mabaharia wengine na wasimamizi, pamoja na kushikilia malipo ya mtoa taarifa.
- Kuhakikisha kuna utekelezaji mzuri wa Makubaliano ya FAO katika Taratibu za Bandari ya Nchi, na pia pale inapofaa, kutekeleza masharti ya kuhifadhi na kusimamia (CMMs) yaliyopo katika bandari ya nchi yanayotumiwa na mashirika ya usimamizi wa uvuvi nchini (RFMOs).
- Katika kuchagua meli za kuzifanyia ukaguzi, meli ambazo zinahusishwa na makampuni yaliyogundulika kuhusika na shughuli za uvuvi haramu au ukiukwaji wa haki za binadamu au vyote zinapaswa kuangaliwa kwa karibu zaidi. Na ili kutekeleza hili, bandari ya nchi inapaswa kuboresha mahusiano na bandari zingine muhimu za majini na za ukanda wa pwani ili kuimarisha ushirika na kuboresha ukaguzi wa taarifa.
- Pale ambapo bandari ya nchi husika inapokuwa na sababu za kutosha kuamini kwamba meli ya uvuvi ya China (DWF) inayotaribu kuingia katika bandari yake imejihusisha na uvuvi harau au imevunja sheria zingine za uvuvi, wanatakiwa kuikatalia meli hiyo kuingia bandarini au kuiruhusu meli hiyo kuingia kwa dhumuni pekee la kuifanyia ukaguzi na kuchukua hatua zingine stahiki katika kuepusha, kuzuia na kuondoa uvuvi haramu pamoja na makosa mengine yanayohusika.
- Kama meli hiyo tayari ipo bandarini, isipewe huduma za bandari za kushusha mizigo yake, kusafirisha, kufungasha na kuchakata samaki pamoja na huduma zingine za bandarini kama vile kujaza mafuta, kupandisha bidhaa na kufanyiwa marekebisho.
- Licha ya maelezo yaliyotolewa juu, bandari ya nchi husika haitakiwi kuikatalia meli kuingia bandarini iwapo kuna mashaka ya kuwepo na ukiukwaji wa haki za binadamu ndani ya meli hiyo – kwa mfano iwapo meli ina historia ya kuripotiwa kuwa na vitendo vya ukiukwaji wa haki za binadamu kipindi cha nyuma, au kuna viashiria vingine vinavyoonyesha kuna uwezekano wa kuwa na wafanyakazi waliolazimishwa, viashiria kama vile kukaamuda mrefu sana baharini (zaidi ya miezi 12).
- Kutumia nguvu ya majukwaa ya nchini na ya kimataifa kusambaza taarifa, vyombo kama vile Kituo cha Uvuvi Nchini Kinachosimamia Uangelizi, Udhhibiti na Ufuatiliaji Maendeleo ya Jumuiya ya Afrika Kusini, RFMO, na INTERPOL. Kuvitumia kufanya ukaguzi na kutuma taarifa ya haraka pale inapogundulika kuna tukio la ukiukwaji wa sheria.

Kwa nchi za masoko zinazohudumiwa na shughuli zinazofanywa na meli za uvuvi za China katika ukanda wa bahari eneo la SWIO:

- Zinapaswa kuchukua hatua za kuweka mifumo ya kudhibiti bidhaa zinazoingia au kuiimarisha kama tayari ipo na kuiboresha ili kuondoa mianya, kuweka uwazi na kuwezesha ubadilishanaji wa taarifa za kisheria na za kiuendeshaji na mifumo mingine.
- Kuongeza uangalizi juu ya uingizaji wa bidhaa za uvuvi zinazotoka katika meli ambazo zinahisiwa kuhusika na uvuvi haramu au kuwa na ukiukwaji wa haki za binadamu, kwa kuzifanyia uchunguzi, taratibu za uthibitisho na za ukaguzi kulingana na vigezo hatarishi.
- Katika muktadha huu, uhakiki wa bidhaa za uvuvi zinazotoka katika meli na kampuni ambazo zimeonekana katika ripoti kuwa zinahusishwa na shughuli za uvuvi haramu, ukiukwaji wa haki za binadamu, au vyote unapaswa kupewa kipaumbele zaidi.
- Pale ambapo kuna ushahidi wa uvunjifu wa sheria na kanuni za uendeshaji, fungua masoko yake ya bidhaa husika, na toa taarifa kwa nchi ambayo imesajili meli hiyo pia, pamoja na kwa nchi zingine husika pale inapofaa.
- Kuhakikisha taarifa zinatumiwa mara kwa mara na kwa wakati kwa nchi ambazo ni masoko au ambazo zinatarijia kuwa masoko ya bidhaa husika, ikiwa ni pamoja na taarifa za meli zilizokataliwa, jambo ambalo litaziwezesha mamlaka zingine kuzuia wafanyabiashara haramu.
- Kuongeza ushirika wa pamoja katika mifumo ya kazi ya pande mbili, taratibu za kibiashara na katika sera za uvuvi wa kimataifa, ikiwa ni pamoja na kushirikiana na mashirika ya usimamizi wa uvuvi nchini (RFMOs), ili kutumia nguvu ya soko kuisukuma China kufanya mabadiliko na kuboresha sera zake zinazoongoza masuala ya uvuvi kupitia mahitaji ya uingizaji yaliyopo.
- Katika muktadha huu, weka mipango ya kutatua tatizo la uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu katika meli za China (DWF) ikiwa ni pamoja na kuchukua hatua ambazo zitaiwekeka China shinikizo hadharani, kutoa orodha ya wavuvi haramu, na orodha ya meli za China zilizopigwa marufuku kwa kujihusisha na uvuvi haramu, na orodha ya meli za uvuvi za China ambazo zimeruhusiwa na zina mkataba wa kufanya shughuli za uvuvi nchini.
- Kutoa msaada katika nchi za pwani zenye idadi kubwa ya meli za uvuvi za China ili kuongeza uwezo wa nchi kupambana na uvuvi haramu na kutekeleza sera za mabadiliko katika uvuvi.



Ushirika mzuri na washirika wa kimataifa na kufanya nao kazi kwa kanuni bora zilizowekwa

- Kuhakikisha kwamba taarifa zote kuhusu meli za uvuvi za China zinapakiwa katika mfumo wa Kuhifadhi Kumbukumbu za Meli za Uvuvi Duniani wa FAO, Meli za Usafirishaji zenye Jokofu pamoja na Meli za Usambazaji za Chinana kuhakikisha taarifa zinazowekwa ziwe ni sahihi na ambazo hazijapitwa na wakati.
- Kushirikiana na serikali mbalimbali husika ili kuweka wazi kiasi cha umiliki wa China na kiasi ambacho wanataka kuwekeza katika sekta yao ya uvuvi ili kuweza kutekeleza sheria na kanuni zinazohusika.
- Kuweka sheria inayoamrisha meli zote za uvuvi kuwa na namba ya IMO kabla ya kuidhinishwa kufanya kazi katika nchi za nje (ikiwa meli ikishindwa kupata namba ya IMO katika mfumo huo basi ipatiwe namba nyingine kama hiyo ya kipekee ya kuitambulisha (UVI)).
- Kusaini na kutekeleza Makubaliano ya Kazi za ILO katika Uvuvi ya C188 na Makubaliano mengine husika ya ILO ambayo yanashughulikia masuala yanayohusu unyanyasaji wa wafanyakazi, pamoja na Makubaliano juu ya Usalama wa Meli za Uvuvi na STCW-F. Ili kuwalinda zaidi wafanyakazi walio ndani ya meli inaweza kuongezwa sheria inayopiga marufuku waendeshaji wa meli hizi kutumia wafanyakazi wa kulazimishwa na kuamrisha meli hizi za uvuvi za DWF kuwa na orodha ya wafanyakazi wake wote.

Vikwazo

- Kufanya mabadiliko mapya katika sheria za nchi pale inapohitajika, ili kuhakikisha kwamba raia wa China au yeyote yule ambaye yuko chini ya mamlaka ya China, ambaye kwa namna moja ama nyingine anahusika katika shughuli za uvuvi haramu, au ni mnufaikaji, au anasaidia shughuli hizo kwa kutumia meli ya uvuvi ambayo imesajiliwa kufanya shughuli za uvuvi katika nchi ya kigeni (mfano waendeshaji, wabia, wamiliki, watoa huduma na wasafirishaji, hii ni pamoja na wote wanaotoa bima na huduma zingine za kifedha kwao) wanaweza kushtakiwa na kukabiliwa na hukumu ya kuwekewa vikwazo.
- Kuhakikisha kwamba makampuni yenye historia ya kujihusisha na uvuvi haramu au unyanyasaji wa wafanyakazi wake au vyote, hayapewi msaada wa serikali aidha ni kwa njia ya ruzuku au mikopo au fedha kwa namna yeyote.
- Kuendelea kuweka taarifa zote mpya na kuchapisha taarifa kuhusu makosa mbalimbali yanayohusiana na uvuvi haramu pamoja na vikwazo vilivyowekwa dhidi ya meli za uvuvi za DWF ili kuhakikisha kwamba taarifa zinazochapishwa ni sahihi, za kuaminika na zinapatikana kwa wote.

Uendelevu na uwazi

- Kuweka kanuni na miongozo ambayo ipo wazi juu ya makubaliano ya uvuvi (kwa wote, aidha iwe inahusisha serikali ya China au makampuni binafsi) ili kuhakikisha kwamba shughuli za uvuvi za DWF zinafanyika kwa uwazi, na kwa kufuata sheria na zinakuwa endelevu.
- Kufanya mabadiliko katika mfumo wa kupitia na kuidhinisha miradi ya uvuvi wa baharini na kuongeza vigezo kadhaa ili kuweza kukabiliana na tatizo la meli za uvuvi za China kutumia kanuni vibaya na kufanya usajili upya, vigezo hivyo ni kama vile kuhitaji waendeshaji kutoa taarifa zote za shughuli zinazofanywa na meli husika chini ya usajili wa nchi zingine (taarifa zinazohusu samaki waliokamata, kazi ya uvuvi wanayofanya, uvunjaji wa sheria ya uvuvi waliowahi kufanya) na kisha Wizara ya Kilimo na Masuala ya Vijijini ya China (MARA) inatakiwa kufanya uhakiki wa kina wa shughuli za meli zinazofanyika zikiwa chini ya usajili wa nchi zingine kwa meli zile ambazo zinafahamika kuwa zina historia ya kuvunja sheria.
- Kuamuru uchapishwaji wataarifa za miradi iliyoidhinishwa ya Meli za Uvuvi za China (DWF), ikiwa ni pamoja na muda wa miradi hiyo na taarifa za meli husika (mfano jina, mmiliki wake, nchi iliyosajiliwa, UVI, aina ya vifaa vinavyotumika, uzito, maeneo iliyopewa kufanyia shughuli za uvuvi). Taarifa hizi zinatakiwa kuwa ni za wakati, zinazopatikana kwa umma na katika mahali ambapo kila mtu anaweza kuzitafuta na kuzipata.

Kwa nchi za Pwani, nchi za bendera na za masoko

- Kupitisha njia zilizopendekezwa katika Muungano wa Uwazi katika Uvuvi (Coalition for Fisheries Transparency) katika mkataba wa kimataifa wa Uwazi katika Uvuvi (**Kiambanisho cha 2**)³⁶⁵, kama njia bora na yenye kuleta matokeo ya haraka katika kupambana na Uharamu, shughuli isiyo endelevu na isiyo na maadili kama iliyoainishwa katika ripoti hii ya EJF.

VIAMBATANISHO

Viambatanisho Nambari 1 –Mbinu za Kina za Utafiti

Mbinu za Kutambua meli za Uvuvi za China (DWF) zinazofanya shughuli zake eneo la SWIO

Ili kupata ramani kamili ya meli za uvuvi za China zinazofanya shughuli zake katika eneo la SWIO, utafiti huu umejikita katika kutazama meli zile ambazo zinameripotiwa kuwa zinafanya kazi kwa sasa, au zimeruhusiwa kufanya shughuli za uvuvi katika eneo hilo mnamo mwaka 2023. Hatua ya kwanza ilihusisha kupakua orodha ya meli zote za uvuvi ambazo zijihusisha na shughuli za uvuvi ndani ya eneo la utafiti katika muda ambao umetajwa hapo juu, kutoka katika mifumo ya GFW na katika mfumo wa kufuatilia meli mtandaoni wa Starboard, kwa kuzingatia utafiti wa data za AIS.³⁶⁶

Vyombo vya majini vinahesabiwa kuwa sehemu ya meli za DWF za China iwapo tu zilikuwa zimesajiliwa na kupeperusha bendera ya China, au kama meli husika ilikuwa inapeperusha bendera ya nchi nyingine lakini ikagundulika kwamba ilikuwa ikimilikiwa au kuendeshwa na taasisi za China, aidha moja kwa moja au kwa namna isiyo ya moja kwa moja. Taarifa kuhusu umiliki wa meli pamoja na taarifa za wanufaika wa umiliki huo, zilipatikana kupitia vyanzo mbalimbali ikiwa ni pamoja na mfumo wa S&P Maritime Portal³⁶⁷ (mfumo huu ndio ambao una tambuliwa kuwa na taarifa mpya zaidi za meli), taarifa pia zilipatikana kutoka katika data zilizochapishwa na MARA³⁶⁸ na kutoka katika Rekodi za Meli Zilizoidhinishwa na IOTC, ambayo ina taarifa za utambulisho na umiliki za meli zote zenye urefu wa zaidi ya mita 24, au meli ambazo zinafanya shughuli za uvuvi nje ya maeneo ya ukanda wa nchi zao, ambazo zimepewa leseni ya kuvua samaki aina ya jodari au jamii ya jodari kutoka katika Bahari ya Hindi.³⁶⁹

Pamoja na taarifa hizo hapo juu, taarifa za nyongeza zilipatikana kutoka katika orodha ya meli zilizopewa leseni na idhini katika nchi za pembezoni mwa bahari pale ambapo ilipopatikana – hasa zile za Madagascar (2023), Mozambique (2023) na Seychelles (2023) – pamoja na kutoka kwenye Rekodi za Meli Zilizoidhinishwa na IOTC na nyaraka zingine za IOTC. Kwa sehemu zote hizo, umiliki uliangaliwa kama hapo juu. Ifahamike kwamba IOTC inaorodhesha meli zote za uvuvi ambazo zenye lengo la kuvua samaki aina ya jodari au jamii ya jodari katika ukanda wote wa bahari ya Hindi, na kutokana na rekodi za IOTC pekee haiwezi kufahamika kama meli husika inafanya kazi katika ukanda wa SWIO kama ilivyoelezwa katika ripoti hii. Hata hivyo, kwa sababu jamii hii ya samaki ni ambao huwa wana mtindo wa kuhama hama, ukiongeza hii na utafiti uliopo wa kufuatilia mienendo ya meli hizi pamoja na data ambazo zimepatikana kutoka kwa IOTC³⁷⁰ inaonyesha kwamba ni dhahiri kwamba katika kipindi cha miezi 12 kuna uwezekano kwamba waliingia katika ukanda wa SWIO wakiwa wanawafuatilia samaki hawa wakihama.

Ifahamike kwamba hata kama chombo kimeorodheshwa kwenye orodha ya IOTC au katika leseni ya vyombo vilivyopewa leseni ya kufanya shughuli zake pwani, hiyo haimaanishi kwamba chombo hicho kitafanya uvuvi

katika eneo hilo. Hata hivyo, inatarajiwa kwamba ni idadi ndogo ya vyombo vya majini ambavyo vitaorodheshwa lakini havitafanya uvuvi, na bado ilionekana ni muhimu kuorodhesha vyombo vyote ambavyo vimeidhinishwa kufanya uvuvi katika eneo la utafiti, ikizingatiwa kwamba kuna uwezekano mkubwa vyombo hivyo vikafanya shughuli hizo hapo baadaye.

Uwezekano wa kuhesabu idadi ndogo ya meli za China katika eneo la SWIO kuliko zilizopo

Njia zilizotajwa hapo juu zinaweza kuwa zinakadiria kwa kiwango kidogo idadi ya meli za uvuvi za China zilizopo katika eneo la SWIO. Japokuwa data za AIS zinaweza kutusaidia kufahamu iwapo meli zinafanya shughuli zake, lakini matumizi yake sio ya lazima katika sekta nyingi za uvuvi duniani. Hii inamaanisha kwamba, meli inaweza kufanya shughuli za uvuvi kwa muda mrefu bila kutuma taarifa zozote za AIS, au kutuma kidogo tu. Kwa mfano, utafiti uliochapishwa katika jarida la kisayansi la **Nature** la mwaka 2024 unakadiria kwamba takriban robo tatu ya shughuli za uvuvi zinazofanyika duniani hazikuonekana katika mifumo ya ufuatiliaji ambayo inaonyesha taarifa za AIS.³⁷¹ Kuna uwezekano kwamba meli za China zinazofanya kazi katika eneo la SWIO bila kutuma taarifa ya AIS hazikuonekana katika vyanzo vya taarifa vilivyopatikana na kwa hiyo havikuwa sehemu ya mkusanyiko wa data za AIS zilizotumika.

Pia kuna uwezekano kwamba idadi ya meli za uvuvi za China katika eneo hilo imehesabiwa kuwa ndogo zaidi kuliko uhalisia wake kwa sababu ya ugumu uliopo kuthibitisha meli inamilikiwa au kuendeshwa na China. Hii ni kwa sababu mara nyingi meli zinatumia usajili wa nchi zingine au kufanya kazi chini ya usimamizi wa kampuni moja au zaidi, jambo ambalo linaweza kufanya zoezi la kutambua nchi ambayo inasimamia shughuli za uvuvi za meli hiyo kuwa ni gumu.³⁷² Kulikuwa na nyakati kadhaa wakati wa mchakato wa utafiti ambapo meli za uvuvi za China zilikuwa zikifanya shughuli zake chini ya bendera za nchi za kwenye ukanda wa bahari, au bendera zingine ambazo zilifanya shughuli hizo kuwa rahisi kwao – huku taarifa halisi za umiliki zikiweza kupatikana baada ya kulipia, au kwa sababu ya kutumia lugha ya Kichina katika vyanzo vya taarifa zake.

Njia za kufahamu maeneo ya nchi za eneo la SWIO ambayo China imefanya uwekezaji wake

Zaidi ya kufuatilia maeneo ya baharini ambayo meli za China za zinafanya shughuli zake, ripoti hii pia itaonyesha taarifa zilizopo za uwekezaji wa China katika eneo la SWIO, haswa uwekezaji katika miundombinu ya baharini na ya kufanyia uvuvi – kwa mfano bandari, vituo vya usindikaji na maeneo ya kuuzia samaki nchi kavu. Ili kufanikisha kupata taarifa hizo, tulitafuta kwenye intaneti kwa kutumia lugha tano (Kiingereza, Kifaransa, Kichina, Kireno na Kiswahili) kwa namna sawa ili kuweza kutambua uwekezaji ambao China imefanya katika eneo husika, kwa mfano. [“China” “bandari” “nchi husika”], [“China” “uwekezaji” “nchi husika”], [“China” “msaada” “nchi husika”].

Pia, tulifanikiwa kupata taarifa muhimu kuhusu uwekezaji wa China kutoka katika kanzidata kadhaa ambazo zimetengenezwa maalumu kwa ajili ya kufuatilia uwekezaji wa kifedha wa nchi moja kwenda nyingine, hasa fedha zinazohamishwa kama mikopo, msaada au fedha za maendeleo. Kanzidata zifuatazo zilitumika: Kanzidata ya Mikopo ya China kwa Afrika³⁷³, Kanzidata ya Nguvu ya China Duniani³⁷⁴, taarifa zilizokusanywa pamoja na Mradi wa Utafiti wa SAIS China Afrika (SAIS-CARI)³⁷⁵, Kanzidata ya Maendeleo ya Kifedha ya China Nje ya Nchi³⁷⁶ na katika tovuti ya AidData³⁷⁷.

Njia za kufuatilia visa vinavyoshukiwa kuwa uvuvi haramu au vilivyothibitishwa na ukiukwaji wa haki za binadamu

Taarifa za uvuvi haramu zilizoripotiwa katika utafiti huu zimepatikana kutoka katika vyanzo mbalimbali. Taarifa za msingi za utafiti zimepatikana kutoka katika mahojiano ya wafanyakazi wa Indonesia ($n = 28$), Wafilipino ($n = 16$) na Wasumbiji ($n = 16$) ambao walifanya kazi katika meli za China ndani ya eneo la SWIO, au walifanya kazi nje ya eneo la SWIO katika meli ambazo kwa sasa inaaminika kwamba zinafanya shughuli zake katika eneo hilo. Mahojiano yalifanywa na wachunguzi wa EJF katika kila nchi ili kupata taarifa za kina kuhusu uvuvi haramu, ukiukwaji wa haki za binadamu, michakato yote ya kuajiri, mazingira ya kufanyia kazi na ya kuishi, taarifa za meli hizo na maeneo ambayo zinafanyia shughuli zake. Mahojiano mengine pia yalifanywa na wavuvi wadogo wadogo ($n=7$) na pamoja na wasindikaji wa samaki ($n = 5$) katika jamii mbili za wavuvi kutoka Msumbiji katika kipindi cha Januari 2024. Mada zilizozungumziwa ni pamoja na mahusiano kati ya wavuvi wadogo wadogo nameli kubwa za viwanda za uvuvi, mabadiliko katika mazoea ya uvuvi na usindikaji wa samaki (ikiwa ni pamoja na upatikanaji wa samaki), na athari za uvuvi mkubwa unaofanywa na viwanda katika jamii za watu wanaoishi maeneo ya pwani pamoja na namna wanavyoishi.

Utafiti uliofuata ulihusisha kutafuta katika intaneti kwa lugha tano (kama ilivyofanyika hapo juu) ili kupata ripoti za matukio ya China ya uvuvi haramu au uvunjaji wa haki za binadamu katika eneo hilo ambazo ziliripotiwa na vyombo vya habari, katika ripoti za NGO na katika machapisho mengine. Tulitafuta pia taarifa kuhusu meli za uvuvi za China zilizotambulika kwamba zinafanya shughuli zake katika eneo hilo, kwa mfano. ["jina la meli" "IUU"], ["jina la meli" "uvuvi haramu"], ["jina la meli" "ukiukwaji"].

Pamoja nakutafuta katika intaneti kama ilivyoonyeshwa hapo juu, taarifa pia zilichukuliwa kutoka katika data na vyanzo vilivyokuwa wazi kwa umma. Vyanzo hivi ni pamoja na orodha ya kufuatilia uvuvi haramu ya Trygg Mat Tracking (TMT) IUU,³⁷⁸ Rekodi za Matukio ya Jinai ya Meli za Uvuvi na jukwaa linalohusiana la 'Spyglass',³⁷⁹ pia tulitumia zana unayoweza kuingiliana nayo ya Outlaw Ocean 'Bait to Plate',³⁸⁰ Youtube, pamoja na notisi zilizotolewa na MARA ambazo zilikuwa na taarifa mbalimbali kama vile majina ya meli na kampuni, vyanzo vya taarifa (mfano nchi husika ya pwani, RFMO), taarifa kuhusu uvunjaji huo wa sheria, iwapo uchunguzi wa ziada ulihitajika na maamuzi ya kuweka vikwazo yaliyochukuliwa.

Ripoti hii inatofautisha kati ya 'visa' na 'makosa'. Kisa inamaanisha tukio au mfululizo wa matukio yanayohusisha meli fulani, na ndani ya 'kisa' hicho kunaweza kuwa na kosa zaidi ya moja. Kwa mfano, iwapo meli fulani ilishikiliwa na mamlaka za uvuvi na kushutumiwa na/au kuwekewa vikwazo kwa sababu ya kuvua mapezi ya papa, kuvua bila kuwa na leseni halali, na kutumia vifaa vilivyopigwa marufuku, hii yote ingechukuliwa kama kisa kimoja, na kama makosa matatu tofauti.

Mwenendo ulichukuliwa kuwa sehemu ya kosa la uvuvi haramu pale ambapo kutakuwa na sababu ya kuamini kwamba ulienda kinyume na sheria na kanuni za uvuvi, RFMO CMMs, au sheria zingine za uvuvi wa kimataifa. Ukiukwaji wa haki za binadamu (pamoja na uvunjaji wa haki za wafanyakazi) unatokea pale ambapo kuna sababu za kuamini kwamba mazingira ya mfanyakazi au namna anavyotendewa yako chini ya mapendekezo ya vyombo vya kimataifa, hasa kwa kuzingatia viashiria vya kazi ya kulazimishwa vya ILO, Mikataba ya Kazi ya Uvuvi (C188),³⁸¹ na Mikataba ya Vurugu na Mashambulio (C190).³⁸² Matumizi ya neno 'uvunjaji' inamaanisha makosa yaliyohisiwa, kushukiwa, na kuthibitishwa, na kwa hiyo haimaanishi kwamba shughuli husika ilitambuliwa kuwa inaenda kinyume na sheria na mamlaka husika.

Ukomo wa Data

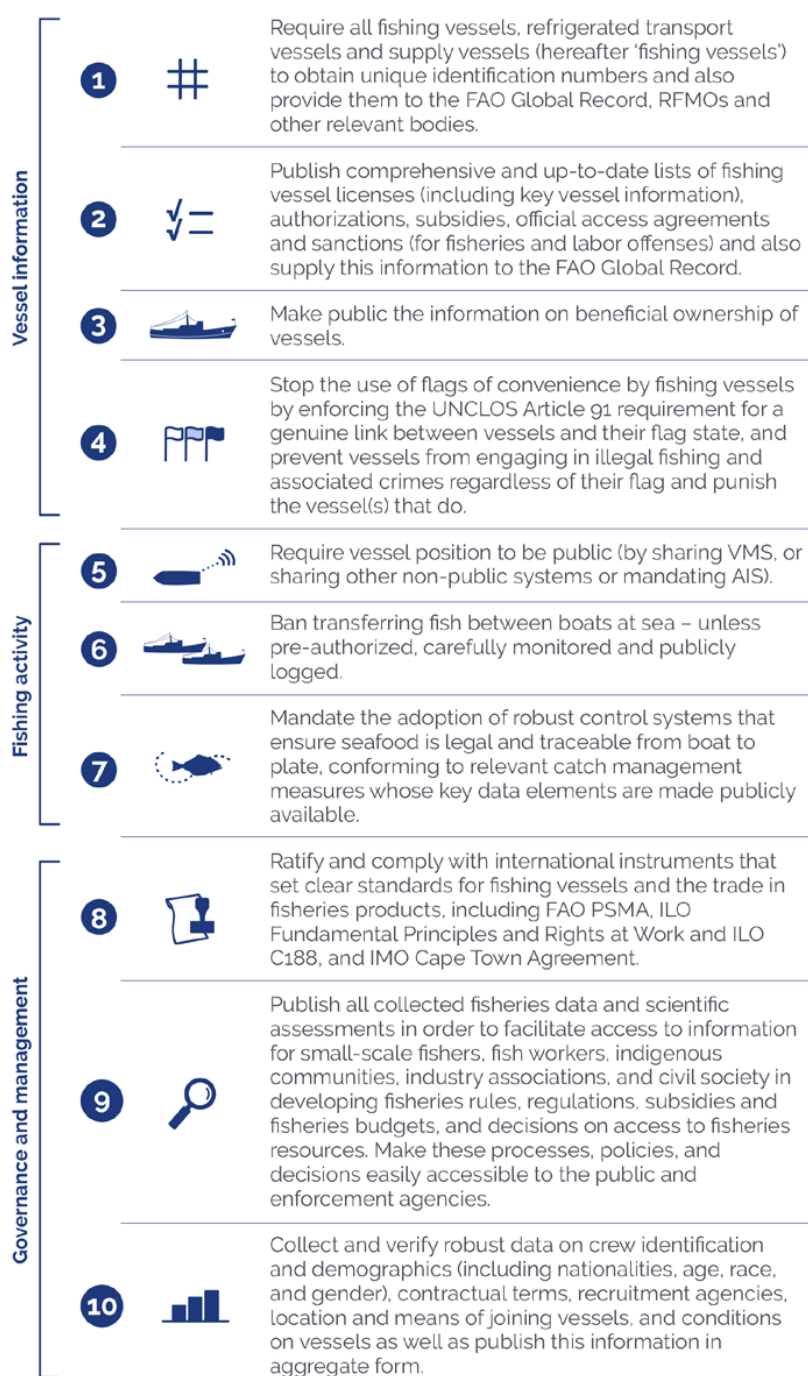
Ni muhimu kutambua kwamba kuna vyanzo mbalimbali vya taarifa kuhusu uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu, na ubora wa taarifa za vyanzo hivi unakuwa na viwango tofauti vya kuaminika. Katika ripoti hii, uvunjifu ulioripotiwa na vyanzo vya serikali, hasa uvunjifu ambao ulipelekea kuwekewa vikwazo, vinachukuliwa kuwa na kiwango kikubwa zaidi cha kuaminika ukilinganisha na taarifa ambazo vyanzo vyake ni Mashirika yasiyo ya Kiserikali (NGOs) au vyombo vya habari na hazijathibitishwa na nchi husika iliyopo katika ukanda wa pwani au nchi inayopeperushiwa bendera yake, au mamlaka husika ya nchi hiyo.

Vivyohivyo, data zilizopatikana kupitia mahojiano zina hatari ya kubeba taarifa zenye makosa kuhusu masuala yaliyotokea ambapo mara nyingi miaka kadhaa inakuwa imepita tangu mara ya mwisho washiriki waliohojiwa walipofanya kazi katika meli hizo za uvuvi, au walifanya kazi katika meli mbalimbali tofauti, mara nyingi katika kundi moja la meli. Jambo hili linaweza kufanya wafanyakazi hao kupata wakati mgumu kukumbuka matukio hayo kwa ufasaha, au kuhusisha tukio fulani na meli ambayo tukio hilo lilipotokea. Jitihada zote zimefanyika ili kupunguza uwezekano wa kuwa na kasoro kama hizo kwa kupitia kulinganisha ushahidi dhidi ushahidi wa ziada kutoka kwa wengine – pale ambapo iliwezekana, wafanyakazi hao wa meli waliombwa kutoa ushahidi wa picha au video ambao ungeunga mkono ushuhuda wao, ikiwa ni pamoja na picha za meli na mikataba yao. Hata hivyo, ushahidi huu wa ziada haukuwepo katika visa vyote, na hivyo bado kuna hatari ya kuwa na ushuhuda ambao sio wa kweli.

Jedwali la 14–Vyanzo vya taarifa za uvuvi haramu na ukiukwaji wa haki za binadamu vilivyozingatiwa katika utafiti

Chanzo	Idadi ya visa va uvuvi haramu/ ukiukwaji wa haki za binadamu	Asilimia ya visa vyote	Idadi ya makosa ya uvuvi haramu/ukiukwaji wa haki za binadamu
Mahojiano ya wafanyakazi wa EJF	42	42.9%	102
Rekodi rasmi za vizuizi kutoka katika serikali za nchi husika ya ukanda wa pwani au MARA	36	36.7%	67
Spyglass	9	9.2%	11
Vyombo vya Habari	6	6.1%	6
Youtube	3	3.1%	4
Ripoti za NGO	2	2%	3
Jumla	98	100%	193

Kiambatanisho Nambari 2 –Mkataba wa Kimataifa wa Uwazi Katika Uvuvi’ wa Umoja Wazi wa Wavuvi



- 1 Agnew, D., Pearce, J., Pramod, G., et al. (2009) Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing. *PLoS ONE*, 4(2), e4570.
- 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/>
- 3 Selig, E., Nakayama, S., Wabnitz, C., et al. (2022) Revealing global risks of labor abuses and illegal, unreported and unregulated fishing. *Nature Communications*, 13: 1612.
- 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., Baker-Medard, M., Vakhitova, V., et al. (2022) Distant water industrial fishing in developing countries: A case of Madagascar. *Ocean & Coastal Management*, 216: 105925.
- 6 FAO. (2022) The state of world fisheries and aquaculture 2022. <https://www.fao.org/documents/card/en/c/cc0461en>
- 7 State Council of the People's Republic of China. (2023) White Paper on China's Distant Water Fisheries Development. http://www.moa.gov.cn/xw/zwdt/202310/t20231024_6438981.htm
- 8 EJF. (2022) The ever-widening net. <https://ejf.foundation.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) The state of world fisheries and aquaculture 2022. <https://www.fao.org/documents/card/en/c/cc0461en>
- 10 Ibid.
- 11 EJF. (2022) The ever-widening net. <https://ejf.foundation.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 The New Yorker. (2023) The crimes behind the seafood you eat. <https://www.newyorker.com/magazine/2023/10/16/the-crimes-behind-the-seafood-you-eat>
- 14 IUU Fishing Index. (2023) 2023 Results. <https://iuufishingindex.net/ranking>
- 15 EJF. (2022) The ever-widening net. <https://ejf.foundation.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 The Guardian. (2020) 'Hold on, brother': the final days of the doomed crew on the Long Xing 629. <https://www.theguardian.com/environment/2020/jul/07/hold-on-brother-final-days-of-doomed-crew-on-chinese-shark-finning-boat>
- 17 SCMP. (2021) Indonesian jumped ship in Somali waters to escape abuse on Chinese fishing vessel: survivor recalls death and violence at sea. <https://www.scmp.com/week-asia/people/article/3154620/indonesian-jumped-ship-somali-waters-escape-abuse-chinese-fishing>
- 18 Dialogo Americas. (2023) Uruguay: Message in a bottle highlights forced labor in Chinese Fishing Fleet. <https://dialogo-america.com/articles/uruguay-message-in-a-bottle-highlights-forced-labor-in-chinese-fishing-fleet/>
- 19 Harris, A., and Gove, D. (2023) South West Indian Ocean Fisheries Commission - Ten years promoting and strengthening regional cooperation for securing sustainable fisheries in the SWIO region, https://dzouvy59podg6k.cloudfront.net/downloads/swiofc_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) Indian ocean, western (major fishing area 51). Fisheries and aquaculture division [online]. Rome.
- 22 Chinese loans to Africa database, <https://www.bu.edu/gdp/chinese-loans-to-africa-database/>
- 23 Chinese Global Power Database: <https://www.bu.edu/cgp/>
- 24 SAIS-CARI, <https://www.sais-cari.org/about>
- 25 China's Overseas Development Finance Database, <https://www.bu.edu/gdp/chinas-overseas-development-finance/>
- 26 AidData website, <https://www.aiddata.org/china>
- 27 Kroodsmas, D. A., Mayorga, J., Hochberg, T., Miller, N. A. et al. (2018) 'Tracking the global footprint of fisheries', *Science*, 359, pp. 904-908; 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*, 11, e0158248.
- 28 Patil, P.G., Virdin, J., Diez, S.M., Roberts, J., Singh, A. (2016) Toward A Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean; An Overview. The World Bank, Washington D.C.
- 29 World Bank. (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., & Gruby, R. L. (2015) Blue Economy and Competing Discourses in International Oceans Governance. *The Journal of Environment & Development*, 24(2), 135-160.
- 31 Reaka, M. L. & Lombardi, S. A. (2011) 'Hotspots on Global Coral Reefs' in Zachos, F. E. & Habel, J. C. (eds.) *Biodiversity Hotspots: 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
- 33 IUCN. (2021) The conservation status of marine biodiversity of the Western Indian Ocean. <https://www.iucn.org/resources/publication/conservation-status-marine-biodiversity-western-indian-ocean#:~:text=The%20stability%20of%20these%20valuable,ecosystems%20to%20support%20human%20communities.>
- 34 FAO. (2022) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022: Towards Blue Transformation*, FAO, Rome, <https://www.fao.org/3/cc0461en/cc0461en.pdf>
- 35 ISSF. (2023) Status of the world fisheries for tuna: November 23. <https://www.issf-foundation.org/downloads/35754/7tmstv=1709298397>
- 36 FAO (2022) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022: Towards Blue Transformation*, <https://www.fao.org/3/cc0461en/cc0461en.pdf>
- 37 FAO. (2018) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2018*, <https://www.fao.org/documents/card/en/c/i9540en>
- 38 Harris, A. and Gove, D. (2023) South West Indian Ocean Fisheries Commission - Ten years promoting and strengthening regional cooperation for securing sustainable fisheries in the SWIO region. https://dzouvy59podg6k.cloudfront.net/downloads/swiofc_booklet_2015.pdf
- 39 Indian Ocean Tuna Commission. (2023) Best scientific estimates of nominal catches (1950- 2021) <https://data.iotc.org/browser/NC/SCI/>. Imehesabiwa na 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.eu.awsassets.panda.org/downloads/wwf_iuu_fishing_of_shrimp_and_tuna_in_the_south_west_indian_ocean_may_2023.pdf].
- 40 Ibid.
- 41 Hata hivyo, ni muhimu kutambua kwamba, IOTC inatoa ufafanuzi mpana zaidi wa uainishaji wa 'uvuvi wa mdogo' ukilinganishwa na Mashirika Mengine ya Usimamizi wa Uvuvi wa Mikoa (RFMOs), kwa kutambua vyombo vya majini vyenye urefu wa mpaka mita 24 na kuviweka katika kundi la 'chombo kidogo', mara mbili ya inavyotambuliwa na Tume ya Kimataifa ya Hifadhi ya Jodari wa Atlantiki (ICCAT).
- 42 Stop illegal fishing. (2020) Transshipment in the Western Indian Ocean. <https://stopillegalfishing.com/wp-content/uploads/2020/09/Moving-Tuna-FINAL-WEB2.pdf>
- 43 Harris, A. and Gove, D. (2023) South West Indian Ocean Fisheries Commission - Ten years promoting and strengthening regional cooperation for securing sustainable fisheries in the SWIO region. https://dzouvy59podg6k.cloudfront.net/downloads/swiofc_booklet_2015.pdf
- 44 ECOFISH. (2022) Fisheries in the Southwest Indian Ocean, <https://ecofish-programme.org/fisheries-southwest-indian-ocean-nairobi-28th-april-2022/>, (accessed 19 January 2024).
- 45 FAO. (2018) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2018 (SOFIA)*. Rome, <https://www.fao.org/documents/card/en/c/i9540en>
- 46 IOTC. (nd) Status summary for species of tuna and tuna-like species under the IOTC mandate, as well as other species impacted by IOTC fisheries. <https://iotc.org/science/status-summary-species-tuna-and-tuna-species-under-iotc-mandate-well-other-species-impacted-iotc>
- 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 IOTC. (2022) Appendix 4 Executive Summary: Yellowfin tuna (2022). https://iotc.org/sites/default/files/content/Stock_status/2022/Yellowfin2022E.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-IOTC-FINAL.pdf>
- 50 FAO. (2022) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022: Towards Blue Transformation*. Rome, <https://www.fao.org/documents/card/en/c/cc0461en>
- 51 Ibid.
- 52 Purcell, S. W., Conand, C., Uthicke, S. and Byrne, M. (2016) 'Ecological roles of exploited sea cucumbers', *Oceanography and Marine Biology: An Annual Review*, 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. (eds) *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-a0ad-cd5b90d8b747/>, pp. 101-117.
- 54 Data za zilizoripotiwa kwenye jukwaa la UN Comtrade na Hong Kong chini ya Misimbi ya HS ya 030811, 030812, na 030819.
- 55 Ibid. Hesabu hii imetokana na kiwango cha uagizaji wa bidhaa ulioripotiwa na China / Hong Kong badala ya mauzo ya nje yaliyoripotiwa na Madagascar, kama ilivyoripotiwa uagizaji wa bidhaa ulioripotiwa ni mkubwa kuliko uuzaji wa nje, jambo ambalo linaashiria kwamba data za mauzo ya bidhaa kwenda nje zimeripotiwa kwa kiwango cha chini. EJF haikuweza kufungua data za mauzo ya nje kutoka Mamlaka ya Afya ya Uvuvi wa Madagascar (Autorité sanitaire halieutique), ambazo hazionekani wazi kwa watu.
- 56 Conand, C., Claereboudt, 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*, 21, pp. 125-148; 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*, 14, pp. 34-59; Anderson, S. C., Flemming, J. M., Watson, R. & Lotze, H. K. (2011) 'Serial exploitation of global sea cucumber fisheries', *Fish and Fisheries*, 12, pp. 317-339.
- 57 Conand, C., Gamba, R. & Purcell, S. (2013) 'Thelenota ananas'. The IUCN Red List of Threatened Species'; Conand, C., Purcell, S. & Gamba, R. (2013) 'Holothuria fuscogilva'. The IUCN Red List of Threatened Species'; Conand, C., Purcell, S., Gamba, R. & Toral-Granda, T.-G. (2013) 'Holothuria nobilis'. The IUCN Red List of Threatened Species'.
- 58 See CITES Appendices, <https://cites.org/eng/app/appendices.php> (accessed 9 January 2024).
- 59 Scarffe, C. (2020) 'Risking death and arrest, Madagascar fishers chase dwindling sea cucumbers', *Mongabay*, 15 July 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*, no. 34, pp. 56-57.
- 61 AFP (2014) 'Océan Indien: le concombre de mer, cible de pêches illégales pour régaler l'Asie', 20 minutes, 25 July 2014, <https://www.20minutes.fr/planete/1422497-20140725-ocean-indien-concombre-mer-cible-peches-illegales-regaler-ase>; Bonnelombe, B. (2024) 'Illegal fishing: 18 foreign fishing vessels intercepted in Seychelles' EEZ', *Seychelles News Agency*, 9 February 2024, <http://www.seychellesnewsagency.com/articles/20062/ll-egal-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 February 2024, <https://www.lexpress.mg/2024/02/peche-illegale-cinq-chinois-et-des.html>.
- 63 Nebelsztein, M. (2016) 'À Madagascar, trafic et corruption pour piller le concombre de mer', *Reporterre*, 2 September 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 trépangs (holothurie, concombre de mer, bêche de mer).
- 65 Rakotomalala, H. (2016) 'Biodiversité - développement : « Exploiter les holothuries : oui, mais dans le respect de l'écosystème »', *La Tribune de Diego et du Nord de Madagascar*, 6 September 2016, <https://latribune.cyberdiego.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*. Conand, C. (2018) 'Recent information on worldwide illegal fisheries for sea cucumbers', *SPC Beche-de-mer Information Bulletin*, no. 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*, 4, 181.
- 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://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/wwf_iuu_fishing_of_shrimp_and_tuna_in_the_south_west_indian_ocean_may_2023.pdf
- 69 *Ibid.*
- 70 European Commission. (2019) Commission notifies the Republic of Panama over the need to step up action to fight against illegal fishing. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_19_6756
- 71 European Commission. (2019) Commission notifies the Republic of Panama over the need to step up action to fight against illegal fishing. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_19_6756
- 72 IOTC. (2023) Report of the 26th Session of the IOTC Scientific Committee. <https://iotc.org/documents/SC/26/RE>.
- 73 Kulingana na data zilizoripotiwa na IOTC, sehemu ya bahari ya Umoja wa Ulaya ilikamata kiasi kidogo cha jodari aina ya albacore (yaani, tani 408.48, zilizokamatwa na wavuvi kutoka La Réunion wa meli zinazolenga kuvua chunguchunge pamoja na jodari). Kiasi kidogo kilichokamatwa na Umoja wa Ulaya katika sehemu hiyo ya pwani imetolewa katika uchambuzi wa ripoti hii.
- 74 IOTC Circular 2023-64 Regarding IOTC yellowfin tuna allocated catch limit for 2024. https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/01/Circular_2023-02_-_A_communication_from_China_on_YFT_catch_limitsE.pdf
- 75 Based on China's 2021 Implementation reports, https://iotc.org/sites/default/files/documents/2021/04/IOTC-2021-CoC18-IR03E_F-CHN.pdf
- 76 IOTC. (2023) Compendium of active conservation and management measures for the Indian Ocean Tuna Commission. (https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/09/IOTC_-_Compendium_of_ACTIVE_CMMs_16_September_2023.pdf)
- 77 Inaaminika kwamba baadhi ya majukumu ya kuripoti hayakuhitajika kwa kipindi hiki kwa sababu ya janga la COVID-19. Kupata ripoti ya utekelezaji wa China kwa mwaka 2022 tafadhali angalia: <https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/03/IOTC-2023-CoC20-IR03E-CHN.pdf>
- 78 The Pew Charitable Trusts. (2023) To improve Indian Ocean tuna sustainability, managers should make fundamental changes. <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/articles/2023/04/20/to-improve-indian-ocean-tuna-sustainability-managers-should-make-fundamental-changes>
- 79 IOTC. (2023) United Republic of Tanzania Implementation Report. <https://iotc.org/documents/untied-republic-tanzania-1>
- 80 Daily News. (2023) Agric forum pays off as TZ seals 5.3bn deals. <https://dailynews.co.tz/agric-forum-pays-off-as-tz-seals-5-3bn-deals/>
- 81 IOTC Interactive data browser. Reported georeferenced quarterly catches (in weight and / or numbers). <https://iotc.org/data/browser>.
- 82 The Pew Charitable Trusts. (2019) Study measures countries' exposure to illegal catch, actions to keep it from markets. (2019) https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/12/psma_brief_round2_v3.pdf
- 83 Stop Illegal Fishing. (2020) Moving Tuna: Transshipment in the Western Indian Ocean. <https://stopillegalfishing.com/wp-content/uploads/2020/09/Moving-Tuna-FINAL-WEb2.pdf>
- 84 FAO. (nd) Agreements on Port State Measures (PSMA). <https://www.fao.org/port-state-measures/background/history/en/>
- 85 IOTC. (2023) Report on transshipment resolution 22/02. https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/04/IOTC-2023-CoC20-04a_E_-_Report_on_Transshipments.pdf
- 86 *Ibid.*
- 87 Tickler, D., Meeuwig, J., Bryant, K., et al. (2018) Modern slavery and the race to fish. *Nature Communications*. 9:4643; Mosteiro Cabanelas, A. (ed.), Quelch, G.D., Von Kistowski, K., Young, M., Carrara, G., Rey Aneiros, A., Franquesa Artés, R., Ásmundsson, S., Kuemlangan, B. and Camilleri, M. 2020. Transshipment: a closer look - An in-depth study in support of the development of international guidelines. FAO Fisheries and Aquaculture Technical Paper No. 661. Rome, FAO.
- 88 World Bank. (2020) Madagascar: balancing conservation and exploitation of fisheries. <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/06/08/madagascar-balancing-conservation-and-exploitation-of-fisheries-resources>
- 89 FITI. (2022) Fiti Candidate Country application: Madagascar. https://fiti.global/wp-content/uploads/2022/12/FITI_MDG_NRaharison_20221206.pdf
- 90 Mongabay. (2018) Will Madagascar's industrial shrimp trawlers make way for local fishers? <https://news.mongabay.com/2018/03/will-madagascar-industrial-shrimp-trawlers-make-way-for-local-fishers/>
- 91 Ministère de l'Agriculture, de l'élevage et de la pêche. (2021) Décret N°2021-361 Portant organisation de l'exercice de la pêche des crevettes côtières. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/mad217288.pdf>
- 92 Vyombo vya habari vimependekeza kwamba, marufuku iliyoipo ipunguzwe na kufika NM 0.7 katika pwani ya mashariki ya nchi. Tazama: Mongabay. (2021) Madagascar's small fishers cheer new trawl-free zone, but do trawlers obey it?. <https://news.mongabay.com/2021/12/madagascars-small-fishers-cheer-new-trawl-free-zone-but-do-trawlers-obey-it/>
- 93 Blue Ventures. (2022) Shrimp return to the locally managed bay in northern Madagascar. <https://blog.blueventures.org/en/shrimps-return-to-tsimipaika-bay-after-several-years-of-disappearance/>
- 94 Loi n° 99-028 portant refonte du Code maritime, Art. 2.3.04; Loi n° 2015-53 portant Code de la pêche et de l'aquaculture, Art. 25(b).
- 95 Loi n° 2015-53 portant Code de la pêche et de l'aquaculture, Art. 26, 28, and 35.
- 96 Décret n° 2021-361 portant organisation de l'exercice de la pêche des crevettes côtières, Art. 23.
- 97 *Ibid.*, Art. 40.
- 98 Mongabay. (2021) Changes to Madagascar's trawling sector raise questions and hopes. <https://news.mongabay.com/2021/12/changes-to-madagascars-trawling-sector-raise-questions-and-hopes/>
- 99 *Ibid.*
- 100 Financial Transparency Coalition. (2022) Fishy networks: uncovering the companies and individuals behind illegal fishing globally. <https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2022/10/FTC-fishy-Network-OCT-2022-Final.pdf>
- 101 Greenpeace. (2015) Africa's Fisheries' paradise at a crossroads. https://archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/2015/Report/oceanos/Summary%20report_Eng.pdf
- 102 Mongabay. (2021) Changes to Madagascar's trawling sector raise questions and hopes. <https://news.mongabay.com/2021/12/changes-to-madagascars-trawling-sector-raise-questions-and-hopes/>
- 103 Qingdao Kaihang Fisheries. (nd) Company profile. <http://www.xn--w9qy3xg04a5xr.com/index.php?m=content&c=index&f=lists&catid=21&l=4&page=1>
- 104 Mongabay. (2021) Changes to Madagascar's trawling sector raise questions and hopes. <https://news.mongabay.com/2021/12/changes-to-madagascars-trawling-sector-raise-questions-and-hopes/>
- 105 (Ministry of Fisheries and the Blue Economy, personal communications, 5th February 2024).
- 106 China Dialogue. (2019) Madagascar rocked by fishing deal that never was. <https://chinadiialogueocean.net/en/fisheries/10811-madagascar-rocked-by-fishing-deal/>
- 107 Sea Shepherd (2020) Four trawlers swept up in early morning Gambian raids. https://www.seashepherdglobal.org/latest-news/four-trawlers-gambia/?fbclid=IwAR1f8byWskkGSMp02YX81MZAeg358E2KyhKd16ga_X2z5RjRQ0hSb0
- 108 People's Liberation Army News Media Centre (2021) The 37th naval convoy escorted 8 batches of 19 Chinese fishing vessels. <https://web.archive.org/web/20204201222417/https://new.qq.com/rain/a/20210520A07XHU00>
- 109 Seychelles Nation. (2021) Eight Chinese fishing vessels grounded in Port Victoria. <https://www.nation.sc/articles/9041/eight-chinese-fishing-vessels-grounded-in-port-victoria>
- 110 EJE. (2022) Chinese trawlers granted fishing rights in Madagascar have history of illegal fishing and forged documents. <https://ejfoundation.org/news-media/chinese-trawlers-granted-licences-in-madagascar-have-history-of-illegal-fishing-and-forged-documents>
- 111 EJE. (2022) Madagascar acts to protect its fisheries from illegal operators. <https://ejfoundation.org/news-media/madagascar-acts-to-protect-its-fisheries-from-illegal-operators>
- 112 Mongabay. (2022) Murky provenance of a Chinese fleet clouds Madagascar's shrimp fishery. <https://news.mongabay.com/2022/05/murky-provenance-of-a-chinese-fleet-clouds-madagascar-shrimp-fishery/>
- 113 Kulingana na mawasiliano ya EJE ndani ya Wizara ya Uvuvi na Uchumi wa Bluu ya Madagascar ndani ya mwezi Februari 2024.
- 114 FAO. (2019) Fishery and aquaculture profiles: The Republic of Mozambique. <https://www.fao.org/figis/pdf/fishery/facp/moz/en?title=FAO%20Fisheries%20%26%20Aquaculture%20-%2020Fishery%20and%20Aquaculture%20Country%20Profiles%20-%20The%20Republic%20of%20Mozambique>
- 115 Benkenstein, A. (2013) Fisheries and the Mozambican Economy. In *Small-Scale Fisheries in a Modernising Economy: Opportunities and Challenges in Mozambique* (pp. 24–33). South African Institute of International Affairs.
- 116 Nairobi Convention. (nd) Mozambique. <https://www.nairobi-convention.org/mozambique-country-profile/#:~:text=Mozambique%20is%20in%20the%20southeastern,measuring%20approximately%20104%2C300%20km2.>
- 117 Inafunguliwa kupitia tovuti ya FAOLEX, inayopatikana kupitia: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC172331>
- 118 See for example: https://www.mimaip.gov.mz/wp-content/uploads/2023/09/Diploma-Ministerial-no-100_2023-Atualizacao-das-taxas-de-licenca-da-pescaria-de-atum.pdf
- 119 Government of Mozambique, Boletim da República, 8th October 2020, Number 192, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/moz198043.pdf>.
- 120 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>
- 121 Centro de Integridade Pública. (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique. <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>
- 122 ADNAP. (2022) Campanha de pesca: ano de 2023. <https://www.adnap.gov.mz/download/campanha-de-pesca-2023>.
- 123 ADNAP. (2018) Campanha de pesca: ano de 2019. <https://www.adnap.gov.mz/download/campanha-de-pesca-2019>.
- 124 Centro de Integridade Pública. (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique. <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>
- 125 Centro de Integridade Pública. (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique. <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>
- 126 *Ibid.*
- 127 Mosse, M. (2018) 'Assalto chinês aos mares de Moçambique', *Carta de Moçambique*, 5 December, <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/300-assalto-chines-aos-mares-de-mocambique>.
- 128 Centro de Integridade Pública. (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique. <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>
- 129 Centro de Integridade Pública. (2023) Número de empresas da Família Nyusi subiu mais de 100% nos últimos 5 anos, <https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2020/02/Nu%CC%81mero-de-empresas-da-Fami%CC%81lia-Nyusi-1.pdf>.
- 130 Mosse, M. (2018) 'Assalto chinês aos mares de Moçambique', *Carta de Moçambique*, 5 December, <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/300-assalto-chines-aos-mares-de-mocambique>.
- 131 República de Moçambique. (2013) Lei n. 22/2013 Aprova a Lei das Pescas e revoga a Lei n. 3/90, de 26 de Setembro, https://www.mimaip.gov.mz/wp-content/uploads/2018/09/Lei_n_22_2013_de_1_de_Novembro_aprova_a_Lei_das_Pescas_e_Revoga_a_Lei_3_90_de_26_de_Setembro-1.pdf.
- 132 Murias, A. (2011) 'Commercial alliance between Amasua and giant Chinese fishing firm', *Fish Information & Services*, 19 December, <https://www.seafood.media/fis/techno/newtechno.asp?l=&id=48594&ndb=1>.
- 133 Guoyue Group. (2021) 'Guangdong Zhongtai Senda Fishery Co., Ltd.', http://www.guoyuegroup.com/?list_18/31.html [accessed 12 February 2024].
- 134 Government of Mozambique, Boletim da República, 26th February 2019, Number 39, https://www.portaldogoverno.gov.mz/port/content/download/10721/84083/version/1/file/BR_39_III_S%CC%89RIE_2019.pdf.
- 135 Anon. (2019) 'Mozambique: Chinese fishermen go on offensive', *Africa Intelligence*, 22 March, <https://www.africaintelligence.com/southern-africa-and-islands/2019/03/22/chinese-fishermen-go-on-offensive.108350172-art>.
- 136 Wabnitz C., Harper S. J. M., Wosu, A., Brugere, C. et al. (2023) *Gender and Fisheries - the Republic of Mozambique: Country Fact Sheet, Ocean Risk and Resilience Action Alliance (ORRAA)*, <https://oceanrisk.earth/wp-content/uploads/2023/04/Mozambique-Fact-sheet-1.pdf>.
- 137 World Bank. (2019) *Fisheries Co-Management in Mozambique: Lessons from the Artisanal Fisheries & Climate Change Project (FishCC) 2015-2019*. Washington, DC: World Bank, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/626561586942285958/pdf/Fisheries-Co-Management-in-Mozambique-Lessons-from-the-Artisanal-Fisheries-and-Climate-Change-Project-FishCC-2015-2019.pdf>.
- 138 *Ibid.*
- 139 Nhantumbo, E. and Galle, B. (2020) *Shallow water shrimp fishery in Mozambique: Who benefits from fiscal reform?*. IIED Working Paper. London: IIED, <https://www.iiied.org/sites/default/files/pdfs/migrate/16670IIED.pdf>.
- 140 Anon. (2018) 'Mozambique: Fisheries sector contributes 10.3 percent to GDP', *Club of Mozambique*, 9 April, <https://clubofmozambique.com/news/mozambique-fisheries-sector-contributes-10-3-percent-to-gdp/>.
- 141 Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas do Governo da República de Moçambique (2023) *Balanço do plano económico e social e orçamento do estado 2022*. Maputo: MIMAIP, <https://www.mimaip.gov.mz/wp-content/uploads/2023/09/Balan%CC%83A70-Anual-do-Plano-Economico-e-Social-e-Or%CC%83A7amento-do-Estado-2022-MIMAIP.pdf>.

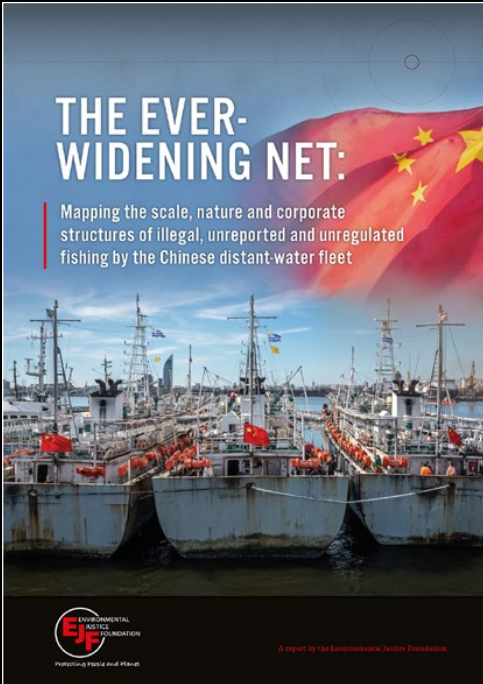
- 142 WWF. (2017) Mozambique: Building a sustainable shrimp fishery. Executive Summary. https://wwf.eu.awsassets.panda.org/downloads/wwf_mediterranean_fishing_report_2017_af2_1.pdf.
- 143 Menon, A., Crudeli, L., Carlucci, K., Sage, N., Madope, A. and Julien, V. (2021) Mozambique Marine and Coastal Resources Market Assessment: A Reference Guide, https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00XF9M.pdf.
- 144 RARE. (nd) Fish Forever in Mozambique. <https://rare.org/program/fish-forever-in-mozambique/>
- 145 Nhamumbo, E. and Galle, B. (2020) Shallow water shrimp fishery in Mozambique: Who benefits from fiscal reform?. IIED Working Paper. London: IIED, <https://www.iied.org/sites/default/files/pdfs/migrate/16670IIED.pdf>.
- 146 Menon, A., Crudeli, L., Carlucci, K., Sage, N., Madope, A. and Julien, V. (2021) Mozambique Marine and Coastal Resources Market Assessment: A Reference Guide, https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00XF9M.pdf.
- 147 Massango, A. (2023) 'Mozambique loses 70 million US dollars a year from illegal fishing', Agência de Informação de Moçambique, 2 November, <https://aimnews.org/2023/11/02/mozambique-loses-70-million-us-dollars-a-year-from-illegal-fishing/>.
- 148 See for example: Centro de Integridade Pública (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pesca em Moçambique, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>.
- 149 Ibid.
- 150 Government of Mozambique, Boletim da República, 8th October 2020, Number 192, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/moz198043.pdf>.
- 151 Centro de Integridade Pública (2023) Má gestão e alianças promíscuas 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 (accessed 12 February 2024).
- 154 National Development and Reform Commission (n.d.). Belt and Road Portal. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/281310.htm>.
- 155 World Economic Fund. (2023) China's Belt and Road Initiative turns 10. Here's what to know. <https://www.weforum.org/agenda/2023/11/china-belt-road-initiative-trade-bri-silk-road/>
- 156 China Institute of International Studies. (2017) Win-win cooperation: formation, development and characteristics. https://www.ciis.org.cn/english/ESEARCHPROJECTS/Articles/202007/20200715_3604.html
- 157 The Conversation. (2021) How China's Belt and Road Initiative is changing cities - and threatening communities. <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. et al. (2023) Belt and Road Reboot: Beijing's Bid to De-Risk Its Global Infrastructure Initiative. Williamsburg, VA: Aid Data at William & Mary.
- 159 Horn, S., Parks, B., Reinhart, C. M., and Trebesch, C. (2023) China as an International Lender of Last Resort. NBER Working Paper No. 31105. Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research (NBER).
- 160 Ibid.
- 161 Malik, A., Parks, B., Russell, B., Lin, J. et al. (2021) Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects. Williamsburg, VA: AidData at William & Mary, <https://www.aiddata.org/publications/banking-on-the-belt-and-road>.
- 162 EJF. (2022) On the precipice: crime and corruption in Ghana's Chinese owned trawler fleet. <https://ejf.org/foundation.org/reports/on-the-precipice-crime-and-corruption-in-ghanas-chinese-owned-trawler-fleet>
- 163 AidData. (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). Sea Day, see how the General Secretary evaluates the "strong shipping nation". http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2020-07/11/c_1126225930.htm
- 165 National People's Congress. (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., and Loft, T. (2020) Distant-water fishing along China's maritime silk road. <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 Chinese Ministry of Agriculture and Rural Affairs. (2017) Thirteen five-year national offshore fisheries development plan. http://www.moa.gov.cn/gk/ghjh_1/201712/t20171227_6128624.htm.
- 168 Song, A., and Fabinji, M. (2022) China's 21st Century maritime silk road: Challenges and opportunities to coastal livelihoods in ASEAN countries. *Marine Policy*. 136: 104923
- 169 Saumweber, W., and Loft, T. (2020) Distant-water fishing along China's maritime silk road. <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 Dialogo China. (2019) Chinese port sparks controversy in Uruguay. <https://dialogochina.net/en/infrastructure/20994-chinese-port-sparks-controversy-in-uruguay/>
- 171 CBS News. (2014) Why is China investing in the Comoros? <https://www.cbsnews.com/news/why-china-is-investing-in-comoros/>
- 172 BBC News Swahili. (2021) CCP 100: China ilivyoshawishi siasa za Tanzania. <https://www.bbc.com/swahili/habari-57675769>
- 173 Mboya, C. (2023) China's Belt and Road Initiative in the East African Community. <https://www.megatrends-afrika.de/publikation/policy-brief-12-chinas-bri-in-the-east-african-community>
- 174 The Kenyan National Treasury. (2023)
- 175 Reuters. (2017) Kenya inaugurates Chinese-built railway linking port to capital. <https://jp.reuters.com/article/us-kenya-railways/kenya-inaugurates-chinese-built-railway-linking-port-to-capital-idUSKBN18RzTR176>
- 176 Quartz. (2018) Kenya must face up to rising claims of racial discrimination by Chinese against locals. <https://qz.com/africa/1423930/kenya-must-deal-with-chinese-racial-discrimination>
- 177 VOA. (2018) Chinese officials arrested for bribery amid Kenya's SGR corruption inquiry. <https://www.voanews.com/a/china-kenya-bribery/4673798.html>
- 178 New York Times. (2022) 'Jewel in the crown of corruption': The troubles of Kenya's China funded train. <https://www.nytimes.com/2022/08/07/world/africa/kenya-election-train.html>
- 179 Nyumba, T., Sang, C., Olago, D., et al. (2021) Assessing the ecological impacts of transportation infrastructure development: A reconnaissance study of the Standard Gauge Railway in Kenya. *PLoS ONE*. 16(1). e0246248.
- 180 Xinhua News Agency. (2023) Mauritius-China FTA "meaningfully" strengthens bilateral ties, says trade official. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/311182.html>
- 181 Ministry of Foreign Affairs for the PRC. (2023) Plan for China Supporting Africa's Agricultural Modernization. https://www.mfa.gov.cn/eng/topics_665678/xjpcxBRICsbdfjxgsfw/202308/t20230825_1132535.html
- 182 CIDCA. (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
- 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-malagasy en matière de pêche', *Les Nouvelles*, 26 November 2022, retranscribed by the Embassy of the People's Republic of China in Madagascar, http://mg.china-embassy.gov.cn/tra/zxxx/202211/t20221126_10981160.htm (EJF's English translation).
- 184 Embassy of the PRC in the United Republic of Tanzania. (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
- 185 Freedom House. (2023) "Mozambique" in *Beijing's Global Media Influence 2022*. <https://freedomhouse.org/country/mozambique/beijings-global-media-influence/2022>.
- 186 Ibid.
- 187 Nation. (2023) Ruto: Kenya to collaborate with Indian Ocean countries for blue economy success. <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://iec.sbs.edu.cn/En/Show/1082>
- 189 Ujumba umetumwa kwenye 'X', iliyokuwa ikifahamika kama Twitter mnamo tarehe 30 Januari 2024, tazama: <https://twitter.com/aboudjumba/status/1752436705028698553>.
- 190 Mauritius Chambers 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/>
- 191 The Conversation. (2021) Kenya launches Lamu port. But its value remains an open question. <https://theconversation.com/kenya-launches-lamu-port-but-its-value-remains-an-open-question-161301>
- 192 Alden, C., Chichava, S., Jiang, L., et al. (2021) China-driven port development: Lessons from Kenya and Malaysia. <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/>
- 194 BBC. (2019) Row over Chinese coal plant near Kenya World Heritage site of Lamu. <https://www.bbc.co.uk/news/uk-48503020>
- 195 AidData. (2023) China's 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/fa-vista-reabilitacao-e-modernizacao-do-porto-de-pesca-de-maputo/>
- 198 Club of Mozambique. (2023) Mozambique: Chongoene heavy sands port to be completed by December. <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. <https://clubofmozambique.com/news/botswana-zimbabwe-and-mozambique-3m-for-techobanine-port-and-railway-feasibility-study-watch-214249/>
- 200 Alden, C. and Chichava, S. (2022) China's Overseas Fishing Fleet and the Global South - China Global South Project.
- 201 Xinhua Net. (2019) Chinese-renovated fishing port valuable to economic development, says Mozambican president. http://www.xinhuanet.com/english/2019-10/29/c_138511536.htm.
- 202 Club of Mozambique. (2023) Chinese investors want to increase the capacity of the port of Beira, in Sofala province. <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. <https://clubofmozambique.com/news/mozambique-government-to-invest-290m-to-expand-modernise-beira-port-246709/>
- 204 Chichava, S. and Alden, C. (2021) China's Port Expansion in Africa: The Cases of the Beira Fishing Port and LAPSET Port Project. <https://www.cfr.org/blog/chinas-port-expansion-africa>.
- 205 Mosse, M. (2018) 'Assalto chinês aos mares de Moçambique', *Carta de Moçambique*, 5 December, <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 January 2019, <https://lexpress.mu/article/3465561/port-peche-dessous-labandon-projet-bain-dames>.
- 208 Reuters. (2019) Tanzania's China-backed \$10 bln port plan stalls over terms - official. <https://www.reuters.com/article/us-tanzania-port/tanzanias-china-backed-10-billion-port-plan-stalls-over-terms-official-idUSKCN1ST084/>
- 209 Nikkei Asia. (2021) Tanzania to revive \$10bn Indian Ocean port project with China. <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Indo-Pacific/Tanzania-to-revive-10bn-Indian-Ocean-port-project-with-China>
- 210 The Maritime Executive. (2022) China pushes for implementation of Tanzania's Bagamoyo Port. <https://maritime-executive.com/article/china-pushing-for-implementation-of-tanzania-s-bagamoyo-port>
- 211 DG SANTE list of Madagascar establishments authorised to export to the EU. https://webgate.ec.europa.eu/tracesnt/directory/listing/establishment/publication/index#!/view/MG/FISHERY_PRODUCTS
- 212 Macauhub. (2019) Chinese group's fishery and aquaculture project in Mozambique concluded this year. https://www.platformchinapl.com/trade_content.shtml?id=6535&lang=en.
- 213 Opais. (2020) Falta de pescado compromete funcionamento de fábricas de processamento. <https://opais.co.mz/falta-de-pescado-compromete-funcionamento-de-fabricas-de-processamento/>
- 214 Centro de Integridade Pública. (nd). As pescas em Moçambique: um sector vítima de má gestão e alianças promíscuas. <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/Resumo-Relato%CC%81rio-das-Pescas.pdf>
- 215 The Star. (2023) Fish processing firm awakens sleepy Shimoni town in Kwale. <https://www.the-star.co.ke/counties/coast/2023-06-25-fish-processing-firm-awakens-sleepy-shimoni-town-in-kwale/>
- 216 China International Import Expo. (2023) China starts regular import of Kenyan anchovies. <https://www.ciee.org/zh/en/news/exhibition/focus/20230908/38758.html>

- 217 The Star. (2023) Fish processing firm awakens sleepy Shimoni town in Kwale. <https://www.the-star.co.ke/counties/coast/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 A transcript of the discussion recording the offer is available online: <https://static1.squarespace.com/static/5d402069d36563000151fa5b/t/602be18fe785d506981185e8/1613488529901/contrat+chinois+crabe+2016-2017.pdf>.
- 220 Gorez, B. (2021) 'Mangrove crab, a lucrative trade that is disturbing Malagasy waters', CFFA, <https://www.cffacep.org/news-blog/mangrove-crab-a-lucrative-trade-that-is-disturbing-malagasy-waters?rq=mangrove%20crab>
- 221 Ibid.
- 222 MARA. (2020). White Paper on China's Distant Water Fisheries Compliance. <http://www.moa.gov.cn/govpublic/YY/202011/P020201121409928539645.pdf>
- 223 Cardeñosa, D., Shea, S., Zhang, H., et al. (2022) Two thirds of species in a global shark fin trade hub are threatened with extinction: Conservation potential for international trade regulations for coastal sharks. *Conservation Letters*. 15:e12910
- 224 Republic of Tanzania Deep Sea Fisheries Management and Development Regulations, 2021. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/tan208269.pdf>
- 225 IOTC Resolution 17/05 on the conservation of sharks caught in association with fisheries managed by IOTC. https://iotc.org/sites/default/files/documents/2023/09/IOTC_-_Compendium_of_ACTIVE_CMMs_16_September_2023.pdf
- 226 "An operator of a fishing vessel in the Exclusive Economic Zone, or Tanzanian fishing vessel in any area beyond national jurisdiction or that is within the area of competence of a relevant RFMO, shall not use, install or operate surface or submerged artificial lights, including on drifting Fish Aggregating Devices, for the purpose of aggregating any tuna or tuna-like species". Tanzanian Deep Sea Fisheries Management and Development Regulations (2021) <https://www.dsfa.go.tz/uploads/topics/16280488153128.pdf>
- 227 IOTC Resolution 16/07 on the use of artificial light to attract fish. https://iotc.org/sites/default/files/documents/compliance/cmm/iotc_cmm_16-07_en.pdf
- 228 IUCN. (2024) The IUCN Red List of Threatened Species. Version 2023-1. <https://www.iucnredlist.org>
- 229 CITES. (2023) Appendices I, II, and III. <https://cites.org/sites/default/files/eng/app/2023/E-Appendices-2023-02-23.pdf>
- 230 IOTC. (2013) Resolution 13/06. https://www.bmisbycatch.org/sites/default/files/2016-11/IOTC_2013_Sharks_Res-13-06_Sci_Mgt_ConsFwork.pdf
- 231 IOTC. (2012) Resolution 12/09 on the conservation of thresher sharks. <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC165290/>
- 232 Tazama kwa ujumla 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. (ed.) *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*, 35, pp. 27-45; 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*, 6, pp. 2125-2138.
- 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. (ed.) *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*, 6, pp. 2125-2138; 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*, 35, pp. 27-45.
- 235 Mintzer, V.J., Diniz, K. and Frazer, T.K. (2018) The Use of Aquatic Mammals for Bait in Global Fisheries. *Front. Mar. Sci.* 5:191.
- 236 IOTC Resolution 19/03 on the conservation of mobulid rays caught in association with fisheries in the IOTC area of competence. <https://iotc.org/cmm/resolution-1903-conservation-mobulid-rays-caught-association-fisheries-iotc-area-competence>
- 237 IOTC Resolution 12/04 on the conservation of
- marine turtles. <https://iotc.org/cmm/resolution-1204-conservation-marine-turtles>
- 238 UN agreement for the implementation of the provisions of the United Nations convention law of the sea of 10 december 1982 relating to the conservation and management of straddling fish stocks and highly migratory fish stocks. https://www.un.org/oceanscapacity/sites/www.un.org.oceanscapacity/files/files/Projects/UNFSA/docs/unfesa_text-eng.pdf
- 239 MARA. (2021). Notice on Strengthening the Management of Marine Mammal Conservation. http://www.moa.gov.cn/nygbg/2021/202108/202111/t20211104_6381368.htm
- 240 ILO. (2012) ILO indicators of Forced Labour. https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm
- 241 ILO. (2024) Forced labour and human trafficking in fisheries. <https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/policy-areas/fisheries/lang-en/index.htm>
- 242 ILO C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188). https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312333:NO
- 243 ILO C190 - Violence and harassment convention, 2007. https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:P12100_ILO_CODE:C190
- 244 ILO (2012) ILO indicators of Forced Labour. https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm
- 245 Where necessary, local currencies have been converted to USD, for safeguarding of the crew member. Conversions are correct as of 08.02.2024.
- 246 ADNAP. (2024) 'Industriais', <https://www.adnap.gov.mz/arquivo/download-category/industriais> (accessed 8 February 2024).
- 247 ILO. (2012) ILO indicators of Forced Labour. https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm
- 248 Government of Mozambique, Boletim da República, 8th October 2020, Number 192, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/moz198043.pdf>.
- 249 Calcinai, B., Belfiore, G., Pica, D., Torsani, F., Palma, M., and Cerrano, C. (2020) 'Porifera from Ponta do Ouro (Mozambique)', *European Journal of Taxonomy*, 698, <https://doi.org/10.5852/ejt.2020.698>.
- 250 Centro de Integridade Pública (2023) Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique, <https://www.cipmoz.org/wp-content/uploads/2023/03/PESCAS-EM-MOC%CC%A7AMBIQUE.pdf>.
- 251 Government of Mozambique, Boletim da República, 8th October 2020, Number 192, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/moz198043.pdf>.
- 252 ADNAP. (2022) Campanha de pesca: ano de 2023, <https://www.adnap.gov.mz/download/campanha-de-pesca-2023>.
- 253 Government of Mozambique, Boletim da República, 8th October 2020, Number 192, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/moz198043.pdf>.
- 254 Sea Shepherd. (2018) Tanzanian Authorities Issue Over €6 Million in Fines to Foreign Fishing Vessels Evading Inspections. <https://www.seashepherdglobal.org/latest-news/tanzania-fines/>
- 255 Fish-I Africa. (2018) Crew exploitation uncovered in Western Indian Ocean fishing fleet. <https://stopillegalfishing.com/news-articles/crew-exploitation-uncovered-western-indian-ocean-fishing-fleet/>
- 256 Shandong State-owned Assets Investment Holdings Co., Ltd. (2022) Zhonglu Haiyan regained fishing access to the Tanzanian waters. <https://www.sdgzkg.com/js/f/view-A1003005-9709.html>
- 257 Ibid.
- 258 Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries (2023) 2022 Annual Report. <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202353415976.pdf>
- 259 Mgawanyo wa kipato ni zaidi ya 100% baada ya mahesabu, kwa sababu ya 5.48% ya biashara ya ndani inayohitajika kupunguzwa. Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries. (2022). 2021 Annual Report. <https://static.cninfo.com.cn/finalpage/2022-04-21/1212994226.PDF>
- 260 Ibid.
- 261 Trade on the Shenzhen Stock Exchange under the name of 'Zhonglu B' 中魯B (200992.SZ). Currently, B-shares can be traded by either foreign or Chinese citizens via foreign currency accounts.
- 262 Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries. (2023) 2022 Annual Report.
- 263 Ibid.
- 264 Ibid.
- 265 Ibid.
- 266 Jina la awali: 山东省远洋渔业开发公司 (May 1992 to April 2017): <https://www.qcc.com/firm/2ecb8cf4c221e553bf320f206878d83.html>. Accessed 23 Dec 2023.
- 267 China Economic Times. (2019) Doubled Revenue and Profit Growth - the secret of Shandong Zhonglu's wealth. <https://www.163.com/dy/article/EA2K7ULE0512D71.html>.
- 268 Qingdao Customs District P.R. China. (2024) 767 tonnes of ocean-caught tuna enter
- Qingdao. http://qingdao.customs.gov.cn/qingdao_customs/406496/406498/5611824/index.html.
- 269 Shandong State-owned Assets Investment Holdings Co., Ltd. (2022) Tanzania Fisheries Department Director General Visited Zhonglu Haiyan. <https://www.sdgzkg.com/js/f/view-A1003005-1686732947811614720.html>.
- 270 Ibid.
- 271 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303031584027760_1.pdf?1677884026000.pdf
- 272 Skeritt, D. and Sumaila, R. (2021) Assessing the spatial burden of harmful fish subsidies. https://oceana.org/wp-content/uploads/sites/18/OceanaDWF_FinalReport.pdf
- 273 Ibid.
- 274 MARA, MOF. (2021) Notice on the Implementation of Fisheries Development Subsidy Policy in 2021. http://www.moa.gov.cn/nygbg/2021/202108/202111/t20211104_6381398.htm
- 275 General Office of the Ministry of Agriculture. (2017). Overseas Base for Distant Water Fishing Construction Project Implementation and Management Rules (for Trial Implementation). http://www.moa.gov.cn/nygbg/2017/201712/201802/t20180201_6136284.htm
- 276 Weihai Ocean Development Bureau. (2019) Compilation of policy support for the development of marine economy (I) Marine Fisheries Policy. <https://hyyy.weihai.gov.cn/module/download/downloadfile.jsp?classid=0&filename=84a3a902a2db48388edi877508631dc.pdf>
- 277 Shenzhen Municipal Bureau of Planning and Natural Resources. (2023) Support Measures for Special Funds for Agricultural Development in Shenzhen (Fishery Category). https://www.sz.gov.cn/zfgb/2023/gb1296/content/post_10740537.html
- 278 MARA and MoF. (2021) Notice on the Implementation of the Fisheries Development Subsidy Policy in 2021. <https://czt.hunan.gov.cn/czt/sqcz22zc/202111/21027495/fil/es/4ab7439bf92742c98e662b0dc74d11a3.pdf>
- 279 China Economic Daily. (2016) Shandong's distant water fishing production last year was 227,000 tonnes - a 100-billion-dollar industry "grew" from the sea. http://district.ce.cn/zg/201605/26/t20160526_12044475.shtml
- 280 Weihai Ocean Development Bureau. (2019) Compilation of policy support for the development of marine economy (I) Marine Fisheries Policy.
- 281 Municipal Planning and Natural Resources Bureau. (2023) Operating Procedures for Funding Special Funds for Agricultural Development in Shenzhen (Fishery Category). https://pnr.sz.gov.cn/xxgk/zcwj/gfxwj2/content/post_10422560.html
- 282 General Office of Fujian Provincial People's Government. (2021) Notice on Eight Measures to Promote High-Quality Development of Distant Water Fishing Industry. <https://zqzt.qzsmc.net/zcy/policy/policy/detail.html?id=3149>
- 283 "...pamoja na kuachiwa mara moja kwa spishi kama vile papa na kasa waliokamatwa kwa bahati mbaya, na matumizi ya vifaa maalum kuzuia kukamata ndege wa baharini wakati wa shughuli za uvuvi." Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 284 Ibid.
- 285 Ibid.
- 286 Ibid.
- 287 Ibid.
- 288 Xinhua Net. (2023) List of Deputies to the Fourteenth National People's Congress of the People's Republic of China. http://www.news.cn/politics/2023-02/25/c_1129395721.htm. Accessed 1.3.2024.
- 289 China Enterprise Confederation/China Enterprise Directors Association. List of Vice-Presidents. http://www.ccec1979.org.cn/view_nbqyls.php?sid=27. Accessed 1.3.2024.
- 290 All-China Federation of Industry and Commerce. <http://www.acfic.org.cn/bhjj/ldzc/zxfzx/>. Accessed 1.3.2024.
- 291 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 292 Ibid.
- 293 Ukurasa wa kutazama mikopo kwa wamiliki wa kampuni ya hisa ya Wanxiang Sannong Group's, Wanxiang Trust Co., Ltd. Inayopatikana kupitia: <https://market.alayun.com/qidian/company/1180716022618615413?spm=5176.17630516.0.0.69f14359HxQthq>
- 294 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 295 Ibid.
- 296 Trade on the Shenzhen Stock Exchange under the name of '中水渔业' (000798.SZ).
- 297 Stop Illegal Fishing. (2018) Tanzanian authorities crack

- down on illegal fishing operations. <https://stopillegalfishing.com/news-articles/tanzanian-authorities-crack-illegal-fishing-operations/>
- 298 This report includes the financial estimation of Zhongyu Global, generated by an auditing firm China Audit Asia Pacific Certified Public Accountants, LLP to facilitate the acquisition of Zhongyu Global by CNFC Overseas Fisheries Corporation in 2023. China Audit Asia Pacific Certified Public Accountants, LLP. (2023). Zhongyu Global Seafood Corp. Audit of 2021 and 2022 pro forma financial statements. <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202353851868.pdf>
- 299 Ibid.
- 300 Ibid.
- 301 Ibid.
- 302 Mongabay. (2021) Madagascar's small fishers cheer new trawl-free zone, but do trawlers obey it? <https://news.mongabay.com/2021/12/madagascars-small-fishers-cheer-new-trawl-free-zone-but-do-trawlers-obey-it/>
- 303 MoC, PRC. (2009) China National Fisheries Corporation acquires Madagascar Fisheries Company. <http://mg.mofcom.gov.cn/article/jmxw/200912/20091206699590.shtml>
- 304 MarketScreener. (2023) CNFC Overseas Fisheries Co., Ltd Completed the acquisition of 51% stake in Zhongyu Global Seafood Co., Ltd. from Zhongyu Global Seafood Co., Ltd for CNY 1.06 billion. <https://www.marketscreener.com/quote/stock/CNFC-OVERSEAS-FISHERIES-C-19165546/news/CNFC-OVERSEAS-FISHERIES-Co-Ltd-Completed-the-acquisition-of-51-stake-in-Zhongyu-Global-Seafood-Co-44590586/>
- 305 21st century economy. (2023) China's imports of Japanese aquatic products fell by more than 30% in July, and China will suspend all related imports with immediate effect. <https://m.21jingji.com/article/20230824/herald/0a2422f81b37b01b58cea93cea77635.html>
- 306 General Administration of Customs, PRC. (2023). Announcement on Total Suspension of Importation of Japanese Aquatic Products. <http://gdfs.customs.gov.cn/customs/302249/2480148/5274475/index.html>
- 307 Kwa mfanano, SMZDM, 'COFC Black tiger prawns, sea-caught ship-frozen, net weight 2kg, Madagascar, 6-10 pieces/kg, Lantern Festival gift box'. Accessed 8.3.2024. <https://www.smzdm.com/p/105152745/>
- 308 China Audit Asia Pacific Certified Public Accountants, LLP. (2023) Zhongyu Global Seafood Corp. Audit of 2021 and 2022 pro forma financial statements.
- 309 Tickler, D., Meeuwig, J., Bryant, K., et al. (2018) Modern slavery and the race to fish. *Nature Communications*. 9:4643; Mosteiro Cabanelas, A. (ed.), Quelch, G.D., Von Kistowski, K., Young, M., Carrara, G., Rey Aneiros, A., Franquesa Artés, R., Åsmundsson, S., Kuemlangan, B. and Camilleri, M. 2020. Transshipment: a closer look – An in-depth study in support of the development of international guidelines. FAO Fisheries and Aquaculture Technical Paper No. 661. Rome, FAO.
- 310 Orodha ya DG SANTE inaweza kubadilika, huku tovuti ikifanyiwa marekebisho mara kwa mara. Taarifa hii ni sahihi kwa tarehe ya 07.02.2024.
- 311 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 312 Grupo Frinsa, 'INTERNATIONAL PRESENCE', accessed 19.6.2023. <https://us.grupofrinsa.com/international-presence/>
- 313 Grupo Frinsa, 'About Us', accessed 19.6.2023. <https://us.grupofrinsa.com/about-us/>
- 314 Iceland, 'The Nice Fisherman Tuna Chunks in Sunflower Oil', accessed 19.6.2023. [https://web.archive.org/web/20221015212905/https://www.iceland.co.uk/p/the-nice-fisherman-tuna-chunks-in-sunflower-oil-4-x-145g-\(580g\)/81424.html](https://web.archive.org/web/20221015212905/https://www.iceland.co.uk/p/the-nice-fisherman-tuna-chunks-in-sunflower-oil-4-x-145g-(580g)/81424.html)
- 315 Latest Deals, 'Half Price M&S Tuna Steaks in Spring Water (Pack of 4)', accessed 20.6.2023. <http://web.archive.org/web/20230620060941/https://www.latestdeals.co.uk/deals/half-price-ms-tuna-steaks-spring-water-pack-4-marks-spencer>
- 316 Fish Information & Services, 17.9.2021, 'Frinsa, proveedor de atún de Lidl o Carrefour, facturó un récord de 588 millones en 2020', accessed 20.6.2023. <https://seafood.media/Fis/Worldnews/worldnews.asp?monthyear=9-2021&day=17&id=114692&l=s&country=0&special=&ndb=1&df=0>
- 317 Ibid.
- 318 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 319 Jealsa, 'TINNED FISH AND SEAFOOD', accessed 19.6.2023. <https://jealsa.com/en/divisions/#jealsaem>
- 320 Ibid.
- 321 Fish Information & Services, 'Jealsa Rianxeira, S.A.', accessed 20.6.2023. https://seafood.media/fis/companies/details.asp?l=e&company_id=62171
- 322 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 323 Shanghai Kaichuang Deep Sea Fisheries Co., Ltd., 'Holding Company', accessed 16.6.2023. <https://www.skmic.sh.cn/en/company.html>
- 324 Bright Food Group, 'Introduction of the Group', accessed 16.6.2023. <https://www.brightfood.com/default/about>
- 325 Albo, accessed 16.6.2023. <https://www.albo.es/>
- 326 Euroski, 'Bonito en aceite de oliva ALBO', accessed 16.6.2023. <https://supermercado.eroski.es/productdetail/16052607-bonito-en-aceite-de-oliva-albo-lata-92-g/>
- 327 Carrefour, 'Atún claro en aceite de oliva virgen extra Albo pack de 6 latas de 54 g', accessed 19.6.2023. <https://www.carrefour.es/supermercado/atun-claro-en-aceite-de-oliva-virgen-extra-albo-pack-de-6-latas-de-54-g/R-prod395600/p?q=albo&scroll=prod395600>
- 328 Alexandra Machado, *Jornal de Negócios*. (2016) China buys majority of Portuguese shrimp importing company. <https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/agricultura-e-pescas/detalhe/china-compra-majoria-de-empresa-portuguesa-importadora-de-camarao>
- 329 Mar Fresco, accessed 4.3.2024. <https://www.marfresco.pt/marca.html>
- 330 Mar Fresco, 'Wild Shrimp Mozambique 40/60 FRESH SEA 2kg Frozen', accessed 4.3.2024. <https://www.360hyper.pt/makro/alfragide/camar%C3%A3o-selvagem-mo%C3%A7ambique-congelado-mar-fresco-4-uni-4060-2kg>
- 331 Mar Fresco, 'MARFRESCO Shrimp 800 g', accessed 4.3.2024. <https://www.minipreco.pt/produtos/gelados-e-congelados/falho-e-peixaria-congelados/marisco-delicias-do-mar/p/261550>
- 332 Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries. (2023). 2022 Annual Report.
- 333 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 334 Walmart, 'Bumble Bee', accessed 8.6.2023. <https://www.walmart.com/c/brand/bumble-bee>
- 335 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 336 Panjiva.
- 337 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 338 Tri Marine Group, accessed 19.6.2023. <https://trimarinegroup.com/>
- 339 Bolton Group, 'About Us', accessed 28.6.2023. <https://www.boltongroup.net/en/about-us/>
- 340 Walmart, Rio Mare product list, accessed 13.2.2024. <https://www.walmart.com/search?q=rio+mare>
- 341 Amazon, 'Rio Mare', accessed 13.2.2024. https://www.amazon.com/stores/RioMare/page/33F1B1BA-24D6-4590-8243-5D0185B9C4BF?ref_ast_bln
- 342 Panjiva.
- 343 OpenCorporates, 'Nestle Purina PetCare Company', accessed 4.3.2024. https://opencorporates.com/companies/us_mo/00007498
- 344 Panjiva.
- 345 Ibid.
- 346 Sea Delight, 'Seafood processor expands support of local tuna fishing communities', accessed 4.3.2024. <https://www.sea-delight.com/news/2016/12/31/nha-trang-seafood-processor-expands-support-of-local-tuna-fishing-communities>
- 347 Fish Choice, 'Sea Delight, LLC', accessed 6.3.2024. <https://fishchoice.com/business/sea-delight-llc-o>
- 348 Toppits, accessed 6.3.2024. <https://www.toppits.com/retail>
- 349 Notos & Company Limited, accessed 6.3.2024. <https://www.houjin-bangou.nta.go.jp/henkorireki-johoto.html?selHouzinNo=5080001020522>
- 350 World Endmost Capital Foods Corporation, accessed 6.3.2024. <https://wecfoods.co.jp/>
- 351 Dohsui Group, accessed 6.3.2024. <https://www.dohsui.co.jp/>
- 352 Shandong Zhonglu Oceanic Fisheries. (2022). 2021 Annual Report.
- 353 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023). The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 354 World Benchmarking Alliance, 'Maruha Nichiro', accessed 28.6.2023. <https://www.worldbenchmarkingalliance.org/publication/seafood-stewardship-index/companies/maruha-nichiro/>
- 355 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 356 Maruha Nichiro. (2021). Corporate Profile. https://www.maruha-nichiro.com/who_we_are/pdf/corporate_profile_en_202107.pdf
- 357 Rakuten, 'マルハニチロ', accessed 28.6.2023. <https://search.rakuten.co.jp/search/mall/%E3%83%9E%E3%83%AB%E3%83%8F%E3%83%8B%E3%83%81%E3%83%AD/>
- 358 Amazon, 'マルハニチロ', accessed 28.6.2023. <https://www.amazon.co.jp/%E3%83%9E%E3%83%AB%E3%83%8F%E3%83%8B%E3%83%81%E3%83%AD/?k=%E3%83%9E%E3%83%AB%E3%83%8F%E3%83%8B%E3%83%81%E3%83%AD>
- 359 Hiroichi Co., Ltd., 'Company overview', accessed 15.6.2023. <https://www.hiroichi-maguro.jp/en/company/>
- 360 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 361 Hiroichi Co., Ltd., accessed 31.2.2024. <https://www.hiroichi-maguro.jp/en/ocean-treasure-co-ltd/>
- 362 Zhejiang Ocean Family Co., Ltd. (2023) The initial public offering (IPO) and listing on the main board prospectus of Zhejiang Ocean Family Co., Ltd.
- 363 Welch, H., Clavelle, T., White, T., et al. (2022) Hot spots of unseen fishing vessels. *Science Advances*. 8(44).
- 364 A likely trans-shipment "means a fishing vessel and a fish carrier have had an encounter that is a minimum of 1 hour to maximum of 6 days". See: <https://help.starboard.nz/en/articles/8407016-how-are-likely-transshipments-defined>
- 365 Coalition for Fisheries Transparency. (n.d). Global Charter for Fisheries Transparency: <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2023/11/ONEPAGERA54-18.pdf>
- 366 Kroodsmas, D. A., Mayorga, J., Hochberg, T., Miller, N. A. et al. (2018) 'Tracking the global footprint of fisheries', *Science*, 359, pp. 904-908; 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*, 11, e0158248.
- 367 S&P Maritime Portal (paid subscription). <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/products/maritime-portal-desktop.html>
- 368 Hasa, hii inahusu taarifa za ukaguzi wa chombo unapatikana wazi kwa kila mtu, miradi ya baharini, notisi za uvuvi haramu, na taarifa za kubadilisha chombo zilizochapishwa kulingana na Sheria za Jamhuri ya Watu wa China kuhusu Kufichua Taarifa za Serikali, zinapatikana katika: https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5386612.htm
- 369 IOTC Record of Authorised Vessels, <https://iotc.org/vessels/current>
- 370 <https://iotc.org/data/browser> (Catch-and-effort by year, quarter, grid, fleet, fishery and species)
- 371 Paolo, F., Kroodsmas, D., Raynor, J., et al. (2024) Satellite mapping reveals extensive industrial activity at sea. *Nature*. 625, 85 - 91.
- 372 EJE. (2020) Off the hook. <https://ejefoundation.org/reports/off-the-hook-how-flags-of-convenience-let-illegal-fishing-go-unpunished>
- 373 Chinese loans to Africa database, <https://www.bu.edu/gdp/chinese-loans-to-africa-database/>
- 374 Chinese Global Power Database, <https://www.bu.edu/cgp/>
- 375 SAIS-CARI, <https://www.sais-cari.org/about>
- 376 China's Overseas Development Finance Database, <https://www.bu.edu/gdp/chinas-overseas-development-finance/>
- 377 AidData website, <https://www.aiddata.org/china>
- 378 IUU Fishing Index. (2023) 2023 Results. <https://iuufishingindex.net/ranking>
- 379 Criminal Record of Fishing Vessels and associated platform 'Spyglass', spyglass.fish
- 380 Outlaw Oceans bait-to-plate dataset, <https://www.theoutlawocean.com/investigations/china-the-superpower-of-seafood/bait-to-plate/>
- 381 ILO C188 - Work in Fishing Convention, 2007 [No. 188]. https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100_P12100_INSTRUMENT_ID:312333:00
- 382 ILO C190 - Violence and harassment convention, 2007. https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C190

THE EVER-WIDENING NET:

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

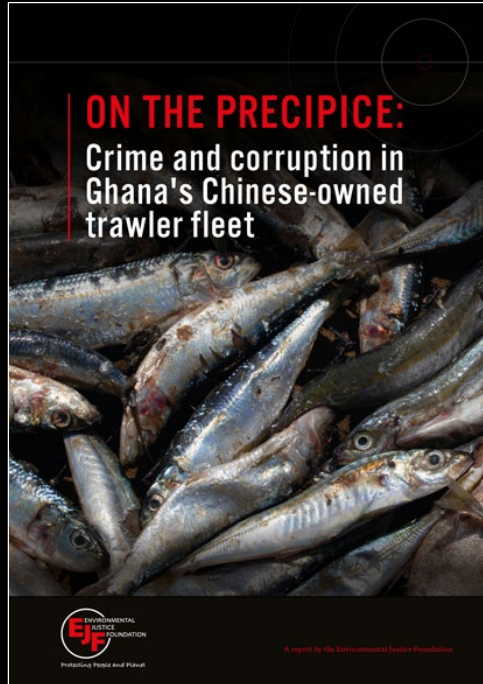


ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION
EJF
Protecting People and Planet

A report by the Environmental Justice Foundation

ON THE PRECIPICE:

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

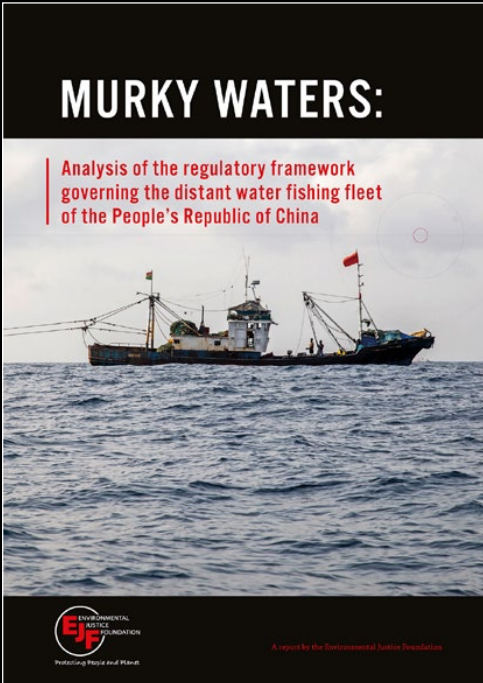


ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION
EJF
Protecting People and Planet

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

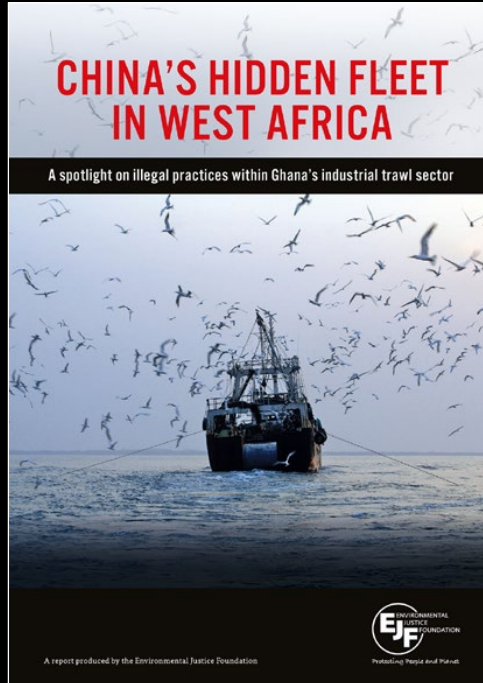


ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION
EJF
Protecting People and Planet

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



ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION
EJF
Protecting People and Planet

A report produced by the Environmental Justice Foundation