

Still uit "The New Nearshore Supremacy: China's Growing Reach into Local Waters"
© The Outlaw Ocean Project

VANDAAG 6:00 · ⌚ 15 MIN

Overname van binnenuit: China vergroot zijn visvangst door zich in territoriale wateren in te kopen



THE OUTLAW OCEAN PROJECT

China heeft een groeiende vloot van vissersschepen die het in buitenlandse wateren inzet. Geregeld verbergen Chinese (staats)bedrijven dat zij de echte eigenaar zijn, waardoor hun schepen de vlag van andere landen kunnen voeren. Daarmee camoufleren ze soms ook illegale activiteiten. Daarnaast betekent het dat China veel meer vis uit zee haalt dan al bekend was.

DIT STUK IN 1 MINUUT

- ➔ Chinese bedrijven gebruiken een strategie om in buitenlandse territoriale wateren te kunnen vissen: ze gaan zakelijke partnerschappen met lokale bedrijven aan en voeren daarna de nationale vlag van dat land. Deze praktijk staat bekend als 'invlaggen'.
- ➔ China beheerst een aanzienlijk deel van de Argentijnse vloot die op inktvis jaagt, waaronder 62 industriële schepen die onder Argentijnse vlag varen. Veel van deze schepen zijn in verband gebracht met illegale activiteiten, zoals vis dumpen en belasting ontduiken. Hun activiteiten brengen zowel de lokale visserij als de voedselzekerheid in gevaar.
- ➔ De aanwezigheid van deze ingevlagde vloot roept vragen op over schendingen van arbeidsrechten en over niet-duurzame visserijpraktijken, waardoor de uitputting van de visserij in ontwikkelingslanden wordt verergerd.
- ➔ China's investeringen in de visindustrie zijn gerelateerd aan een bredere strategie: China wil zijn invloed in landen met veel hulpbronnen vergroten, waarbij het geld gebruikt om politieke macht te verwerven. Dat blijkt onder meer uit aanzienlijke Chinese leningen en investeringen in Argentinië, die vaak aan visserijactiviteiten zijn gekoppeld.
- ➔ The Ocean Outlaw Project publiceerde eerder een artikel bij Follow the Money over de inzet van Oeigoerse dwangarbeiders aan boord van Chinese vissersschepen. Ze werken vaak onder erbarmelijke omstandigheden, en er is sprake van uitbuiting, vrijheidsberoving en slavernij. Ook vallen er geregeld doden.

In maart 2016 spotte een patrouille van de Argentijnse kustwacht een roestig schip, vlak voor de kust van Patagonië. Het was de Lu Yan Yuan Yu 010, een Chinese inktvistrawler, die illegaal in Argentinië's territoriale wateren aan het vissen was. Via de radio gaf de kustwacht het schip bevel om te stoppen. Dat deed het niet: het sloeg op de vlucht. De Argentijnen zetten de achtervolging in en losten waarschuwingsschoten. Vervolgens probeerde de Lu Yan Yuan Yu 010 de kustwachtkotter te rammen. Prompt beschoot de kustwacht het vissersschip, dat al snel zonk.



Op 24 februari 2018 ontdekte de Argentijnse kustwacht dat de Jing Yuan 626 illegaal in nationale wateren viste en nam het schip onder vuur.

© JAVIER GIANNATTASIO

Deze gewelddadige confrontatie was ongebruikelijk, maar dat een Chinees vissersschip de Argentijnse wateren afschuimt, gebeurt vaker. De Lu Yan Yuan Yu 010 was eigendom van de visserijgigant China National Fisheries Company (CNFC), en was onderdeel van een vloot van enkele honderden Chinese *jiggers* die jaarlijks de visgronden op volle zee buiten de territoriale wateren van Argentinië bezoeken, zo blijkt uit onderzoek van The Outlaw Ocean Project. Tijdens hun tocht schakelen veel van deze schepen hun locatietransponders uit en begeven ze zich stiekem in de Argentijnse wateren, waar ze niet mogen komen.

Sinds 2010 heeft de marine al zeker elf Chinese vissersschepen uit Argentijnse wateren verjaagd op verdenking van illegale visserij, zo meldde de Argentijnse overheid.

‘Ingevlagde’ schepen

In 2017, een jaar nadat de Lu Yan Yuan Yu 010 tot zinken was gebracht, deed de Argentijnse Federale Visserijraad een aankondiging die haast niemand opviel: de Raad gaf twee buitenlandse schepen een vergunning om in Argentijnse wateren te opereren. Beide schepen zouden via een lokaal bedrijf onder Argentijnse vlag varen. Maar de CNFC was de echte eigenaar, zo blijkt uit de financiële gegevens van dat lokale bedrijf.

Die beslissing was opmerkelijk. De Argentijnse regelgeving verbiedt buitenlandse schepen onder Argentijnse vlag te varen of in Argentijnse wateren te vissen, en sluit uit dat scheepsexploitanten die ooit op illegale visserij in Argentijnse wateren zijn betrapt, ooit nog een visvergunning krijgen. ‘Het besluit hing van tegenstrijdigheden aan elkaar,’ zegt Eduardo Pucci. Hij was eerder minister van Visserij van Argentinië en werkt tegenwoordig als visserijconsultant.

Minstens 62 industriële vissersschepen die onder Argentijnse vlag varen, zijn in handen van Chinese bedrijven

Zo’n inconsistente beslissing is steeds vaker aan de orde, ook elders in de wereld. De afgelopen jaren heeft China zich namelijk ingekocht in nationale visgronden waarvoor beperkingen gelden – van Zuid-Amerika en Afrika tot de Stille Oceaan. China doet dat voornamelijk via een proces dat bekendstaat als ‘invlaggen’. Via zakelijke partnerschappen registreert land A dan schepen onder de vlag van land B, waardoor die in de territoriale wateren van land B mogen vissen.

Minstens 62 industriële vissersschepen die onder Argentijnse vlag varen, zijn in handen van Chinese bedrijven. Samen vormen ze de meerderheid van de inktvissersvloot van het land, zo blijkt uit onderzoek van The Outlaw Ocean Project. Veel van deze bedrijven zijn gerelateerd aan allerlei misdaden: vis op zee dumpen, transponders uitschakelen, belastingontduiking en fraude. Handelsgegevens laten zien dat een groot deel van hun vangst naar China gaat, en een deel wordt geëxporteerd naar onder meer de Verenigde Staten, Canada, Italië en Spanje.

China exploiteert inmiddels bijna 250 van zulke ingevlagde schepen. Die opereren in de wateren van onder meer Micronesië, Kenia, Ghana, Senegal, Marokko en zelfs Iran, zo blijkt uit onderzoek van The Outlaw Ocean Project.



© THE OCEAN OUTLAW PROJECT

Dominant in de wereldwijde visserij

Hoe groot deze verborgen vloot is, was tot nu toe niet bekend. Ook de omvang van hun illegale gedrag, hun concentratie in bepaalde buitenlandse wateren en de hoeveelheid vis en zeevruchten die via deze schepen op de Europese en Amerikaanse markten beland, zijn onbekend. En de omvang van die vloot doet ertoe, omdat de meeste landen eisen dat schepen in lokaal bezit zijn; dit om de winst binnen de grenzen te houden en de visserijregels te kunnen handhaven.

Invlaggen ondermijnt die financiële en regelgevende soevereiniteit, stelt Duncan Copeland. Hij is oud-directeur van TMT, een Noorse ngo die in maritieme criminaliteit is gespecialiseerd.

Invlaggen is meestal legaal en leidt minder snel tot politieke conflicten, slechte pers of gezonken schepen

Deze honderden industriële vissersschepen ondermijnen bovendien China's eigen beloftes voor oceaانبhoud. In 2017 kondigde Beijing aan, na klachten van milieuorganisaties over overbevissing, dat het de omvang van zijn vloot in verre wateren tot 3000 schepen zou beperken. Maar het groeiende aantal ingevlagde industriële schepen waarover China beschikt, wordt niet meegeteld.

In de afgelopen drie decennia heeft China een dominante positie in de wereldwijde visserij weten te verwerven. Het heeft inmiddels ruim 6000 schepen in verre wateren, meer dan drie keer zoveel als Taiwan, nummer twee op de ranglijst van de grootste nationale vloten. Eerder lagen deze Chinese vissersschepen doorgaans in internationale wateren langs de zeegrenzen geparkeerd, om vervolgens stiekem naar territoriale wateren over te steken.

De laatste jaren heeft China een 'zachtere' aanpak gekozen, via het invlaggen: het koopt zich in andere territoriale wateren in. Deze tactiek is aanzienlijk subtieler dan botweg buitenlandse kustgebieden binnenvaren om er illegaal te vissen. Invlaggen is meestal legaal en leidt minder snel tot politieke conflicten, slechte pers of gezonken schepen.

Uitputting van de visgronden

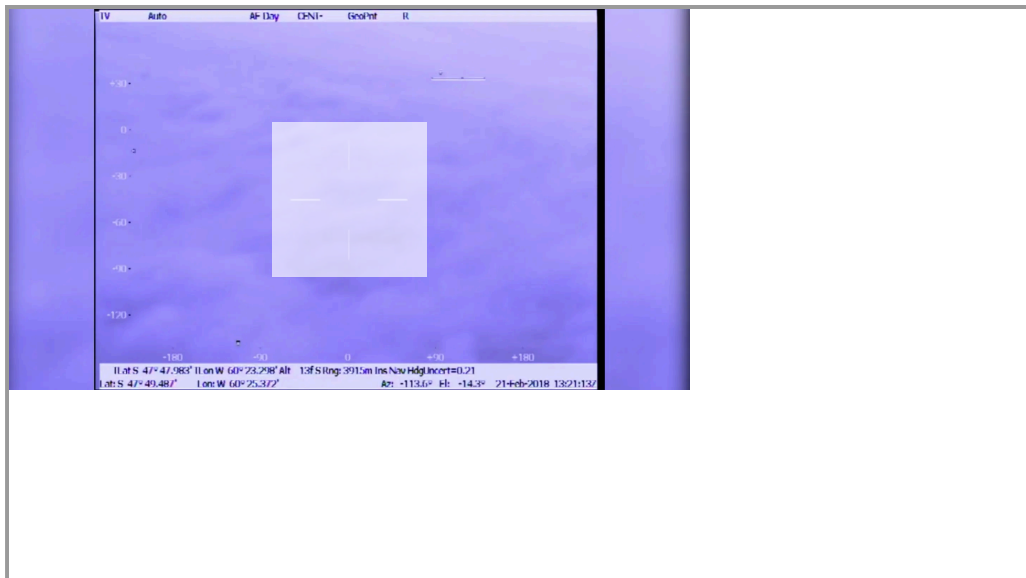
China windt er geen doekjes om dat deze aanpak zijn ambities faciliteert. In een wetenschappelijk artikel uit 2023 vertelden Chinese visserijambtenaren bijvoorbeeld dat ze zwaar op Chinese bedrijven

leunen om – via ‘leasing- en overdrachtsmethoden’ – de territoriale wateren van Argentinië binnen te dringen, en dat dit onderdeel van een wereldwijd beleid is.

De trend is vooral in Afrika evident. Daar exploiteren Chinese bedrijven ingevlagde schepen in de territoriale wateren van ten minste negen landen – waaronder die van Ghana. Minstens 70 Chinese schepen varen onder Ghanese vlag en vissen in de nationale wateren, ook al zijn buitenlandse investeringen in de visserij er technisch gezien illegaal. Zodoende heeft China bij circa 95 procent van de industriële trawlers van Ghana een vinger in de pap, volgens een [rapport uit 2018](#) van de Britse ngo Environmental Justice Foundation.

In de wateren van Marokko heeft China de vissersschepen uit de Europese Unie verdrongen. Tot voor kort visten daar tientallen buitenlandse schepen, meestal Spaanse, met toestemming van de Marokkaanse regering. Die overeenkomst liep in 2023 af en nu exploiteert China minstens zes ingevlagde schepen in de Marokkaanse wateren.

Ook in de Stille Oceaan is China steeds nadrukkelijker aanwezig. Chinese schepen kammen de wateren van Fiji, de Salomonseilanden en Micronesië uit, nadat ze zijn ingevlagd of overeenkomsten met die landen hebben gesloten, stelt een [rapport uit 2022](#) van de Amerikaanse Congressional Research Service. ‘Chinese vloten zijn ver van de Chinese kust actief,’ waarschuwde het rapport, ‘en hun groeiende vangsten dreigen de toch al ernstige uitputting van de wereldwijde visgronden te verergeren’.



Van de 249 schepen die Ocean Outlaw als onderdeel van de vloot onder Chinese vlag kon identificeren, hebben er momenteel 115 goedkeuring van de betrokken Europese agentschappen om naar de EU te exporteren. Ruim 70 ervan zijn feitelijk eigendom van Chinese bedrijven, die sinds 2018 17 duizend ton vis en zeevruchten naar de Verenigde Staten hebben gebracht.

‘Er vindt een verschuiving plaats van armere landen die niet in staat zijn hun visserij te beschermen, naar rijkere staten die gewoon goedkopere voedselproducten willen,’ zegt Isaac B. Kardon, Senior Fellow China Studies bij het Carnegie Endowment for International Peace.

Maar duurzaamheid en voedselzekerheid zijn zeker niet de enige zorgen met betrekking tot de groeiende Chinese controle over wereldwijde zeevangst en hun penetratie van buitenlandse kustwateren.

Miljarden aan subsidies

Terwille van de werkgelegenheid, en om de uitdijende middenklasse te voeden, steunt de Chinese overheid haar visserijsector met miljarden aan subsidies. Die gaan naar zaken als kortingen op brandstof, scheepsbouw of de aankoop van motoren. Ook de Chinese visserijbedrijven die in de wateren van armere landen zijn ingevlagd, komen daarvoor in aanmerking.

‘Dat de Chinezen deze vloten subsidiëren, is waarschijnlijk niet alleen vanwege de vis,’ zegt Fernando Rivera, voorzitter van de Argentijnse Kamer voor de Visserij. ‘Er is ook een belangrijk geopolitiek aspect.’

Nadat de Amerikaanse en Europese vissersvloten en marines waren ingekrompen, namen ook de westerse ontwikkelingsfinanciering en marktinvesteringen in Latijns-Amerika, Afrika en de Stille Oceaan af. Dat heeft een leemte gecreëerd die China nu opvult, als onderdeel van zijn *Belt and Road Initiative*, Beijings wereldwijde ontwikkelingsprogramma.

Tussen 2000 en 2020 groeide de handel van China met Latijns-Amerika en het Caribisch gebied van 12 miljard naar 315 miljard dollar, zo stelt het World Economic Forum. Tussen 2005 en 2020 verstrekten twee grote Chinese staatsbanken – de China Development Bank en de Export-Import Bank of China – Latijns-Amerikaanse regeringen 137 miljard dollar aan leningen. In ruil daarvoor verwierf China soms exclusieve toegang tot een breed scala aan hulpbronnen, van olievelden tot lithiummijnen.

Chineze schepen die via joint ventures invlaggen, kunnen als bron van zelfverrijking dienen voor politiek verwante leiders in armere landen die een persoonlijk belang in de visserijsector hebben. Maar als deze buitenlandse investering op verantwoorde wijze wordt beheerd, kan het een legitieme bron van inkomsten zijn voor lokale economieën.

Het maritieme domein speelt een belangrijke rol in China’s groeiplannen. Het land wil immers niet alleen macht over de volle zee en betwiste wateren zoals in de Zuid-Chinese Zee uitoefenen, maar ook zijn grip op scheepvaart, visserij in buitenlandse kustwateren en havens in het buitenland bestendigen. Chinese bedrijven exploiteren nu tientallen overzeese verwerkingsfabrieken en koelopslagfaciliteiten, en hebben terminals in meer dan 90 buitenlandse visserij- of scheepvaarthavens, ontdekte onderzoeker Kardon.

De prijs die Sri Lanka moest betalen: China kreeg de controle over de scheepshaven en het omliggende gebied

Hoewel de meeste van deze zakelijke ondernemingen onder de radar blijven, hebben sommige tot controverse geleid. Vanaf 2007 verstrekte China ruim een miljard dollar aan leningen aan Sri Lanka, als onderdeel van een plan waarbij een Chinees staatsbedrijf een scheepshaven en een luchthaven zou bouwen. De belofte was dat het project Sri Lanka zoveel geld zou opleveren dat het de leningen makkelijk zou kunnen terugbetalen. Tien jaar later, in 2017, hadden beide havens de schuld echter nog lang niet terugverdiend; Sri Lanka kon de lening niet aflossen. China breidde het krediet daarop uit. De prijs die Sri Lanka moest betalen: China kreeg de komende 99 jaar de meerderheidscontrole over de scheepshaven en het omliggende gebied.

In 2018 kocht een Chinees bedrijf een stuk land van 70 hectare in Montevideo, Uruguay, om een 'megahaven' te bouwen. Die zou bestaan uit twee dokken van elk zo'n 800 meter lang, een belastingvrije 'vrijhandelszone', een ijsfabriek, een scheepswerf, een brandstofdepot en slaapzalen voor personeel. Na lokale protesten werd het plan geschrapt, maar de Uruguayaanse regering kondigde later aan dat ze de haven zelf zou bouwen, met buitenlandse investeringen. De Chinese ambassadeur, Wang Gang, toonde meteen interesse in het beheer van het project.

In mei 2021 tekende Sierra Leone een overeenkomst met China om een nieuwe vissershaven en een vismeelfabriek te bouwen op een strand in de buurt van een nationaal park. Lokale organisaties drongen aan op meer transparantie over de deal, die volgens hen schadelijk zou zijn voor de biodiversiteit van het gebied, volgens een rapport uit 2023 van The Stimson Center.

En een jaar later, in 2022, verwierf een Chinees bedrijf een belang van 24,9 procent in een grote terminal in de haven van Hamburg – de op twee na drukste van de EU voor alle goederen. De Duitse bondskanselier Olaf Scholz keurde de deal goed, ondanks verzet binnen zijn eigen regering.

Politieke invloed kopen

In Argentinië heeft China miljarden dollars aan valutaswaps verstrekt, een cruciale reddingsboei, gezien de torenhoge binnenlandse inflatie en de groeiende terughoudendheid van andere internationale investerings- en kredietorganisaties. China heeft daarnaast miljardeninvesteringen gedaan – of toegezegd – in het Argentijnse spoorwegsysteem, waterkrachtcentrales, lithiummijnen en zonne- en windenergiecentrales.

Beijing heeft daarmee een breed scala aan zakelijke kansen voor zichzelf gecreëerd. Maar het heeft er ook politieke invloed mee gekocht. Dat bleek van cruciaal belang voor de bemanning van de Lu Yan Yuan Yu 010, die in 2016 door de Argentijnse autoriteiten wegens illegale visserij tot zinken was gebracht.

Alle 29 mannen op de Chinese jigger werden uit het water gered. De meesten werden opgepikt door een ander Chinees vissersschip, de Zhong Yuan Yu 11 – dat eveneens eigendom van CNFC was en zelf een geschiedenis van illegale visserij in Argentijnse wateren had. Deze mannen werden direct naar China teruggebracht. Maar vier bemanningsleden, waaronder de kapitein, werden door de Argentijnse kustwacht gered, die ze aan land bracht en beschuldigde van een reeks misdaden, waaronder overtreding van visserijwetten, verzet bij arrestatie en het in gevaar brengen van een kustwachtschip. De vier werden onder huisarrest geplaatst.

Advocaat Roberto Wyn Hughes, die regelmatig Chinese visserijbedrijven verdedigt, zegt dat de Argentijnse autoriteiten de betrokken bedrijven indertijd doorgaans niet vervolgden. Meestal konden de Chinezen de kwestie met een boete afdoen, waarna hun bemanning werd vrijgelaten.

Maar nu lag dat anders: de zaak van de Lu Yan Yuan Yu 010 veroorzaakte een mediastorm, zodat die niet discreet kon worden afgehandeld. Lokale nieuwszenders hadden verslag gedaan van de ramaanval door de Chinezen en lieten beelden van de schipbreuk zien.

Hugo Sastre, de rechter die de zaak behandelde, honoreerde de aanklachten aanvankelijk. De Chinese officieren hadden ‘zowel de levens en de eigendommen van het Chinese schip zelf als die van het schip van de Argentijnse prefectuur in gevaar gebracht,’ zei hij. Maar het Chinese ministerie van Buitenlandse Zaken kwam al snel in het geweer. Op 16 maart zei een woordvoerder tegen verslaggevers dat hij ‘ernstig bezorgd’ was dat een Chinees schip tot zinken was gebracht en meldde hij dat zijn regering namens de bemanning zou optreden.



WANG YI, CHINA'S MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

‘China zal zijn steun blijven verlenen aan de inspanningen van Argentinië om zijn nationale soevereiniteit en territoriale integriteit te beschermen’

Twee dagen later maakte de Argentijnse regering een draai. Susana Malcorra, Argentiniës minister van Buitenlandse Zaken, deelde verslaggevers mee dat de aanklachten ‘een uiterst bezorgde reactie van de Chinese regering hadden veroorzaakt’. Ze had China verzekerd dat Argentinië de lokale en internationale wetten zou naleven. ‘We hopen dat deze kwestie geen invloed zal hebben op de bilaterale relaties,’ vulde ze aan.

Enkele weken later kwam ook de Argentijnse rechterlijke macht tot inkeer. ‘Gezien de twijfel die gerezen is over de feiten en de strafrechtelijke verantwoordelijkheid’ van de kapitein, zouden hij en zijn drie bemanningsleden zonder straf worden vrijgelaten, kondigde de rechtbank aan. Op 7 april werden de vier teruggevlogen naar China.

In mei ging de Argentijnse minister van Buitenlandse Zaken naar Beijing om de Chinese minister van Buitenlandse Zaken, Wang Yi, te ontmoeten. Na hun ontmoeting sprak Yi lovend over de ‘reis van algehele samenwerking’ van beide landen en hij beloofde een nieuwe golf van Chinese investeringen in Argentinië. Yi voegde daar aan toe: ‘China zal zijn steun blijven verlenen aan de inspanningen van Argentinië om zijn nationale soevereiniteit en territoriale integriteit te beschermen.’

Lokale bemanning staat buitenspel

De Chinese politieke invloed is zelfs aan boord van de vissersschepen merkbaar.

In het voorjaar van 2021 kreeg Manuel Quiquinte, een Argentijns bemanningslid, corona terwijl hij met de jigger Xin Shi Ji 89 op zee was. Het schip, eigendom van een Chinees bedrijf, voer onder Argentijnse vlag en viste in Argentijnse wateren. De bemanning bestond uit een mix van Argentijnse en Chinese werknemers. Enkele dagen nadat Quiquinte ziek werd, belde de Argentijnse kapitein de Chinese eigenaren om te vragen of het schip naar Argentinië mocht om daar medische zorg te krijgen. De bedrijfsleiding weigerde dat: het schip moest blijven vissen. In mei stierf Quiquinte aan boord.

In gerechtelijke documenten over Quiquintes dood verklaarden diverse Argentijnse bemanningsleden van het schip dat – hoewel de Argentijnse wet niet toestaat dat buitenlanders als kapitein of hoge officier op deze vissersschepen werken – de Chinese bemanning alle beslissingen aan boord nam. Zelfs wanneer ze op papier gewoon dekknecht waren, beslisten de Chinese bemanningsleden of een schip naar de haven ging om een zieke werknemer af te zetten, zoals Quiquinte.

Zelfs de Argentijnse ingenieurs aan boord mochten de machines niet aanraken zodra het schip de haven had verlaten. ‘Onze enige rol is de verantwoordelijkheid op ons nemen voor elk ongeluk,’ zei Fernando Daniel Marquez, de ingenieur van de Xin Shi Ji 89, in de gerechtelijke documenten.



In augustus 2019 ging een verslaggever aan boord van een Chinees vissersschip voor de kust van West-Afrika om de leefomstandigheden van de matrozen te inspecteren.

© FÁBIO NASCIMENTO / THE OUTLAW OCEAN PROJECT

Toen verslaggevers meer wilden weten over Quiquintes overlijden, zei het moederbedrijf van het schip, Zhejiang Ocean Family, dat zijn coronatest negatief was kort voordat hij was ingescheept, dat hij de ziekte inderdaad aan boord had opgelopen, en was overleden nadat zijn toestand was verslechterd. Ocean Family claimde dat het schip eigendom was van een Argentijns bedrijf waarin het had geïnvesteerd, en dat dit bedrijf de situatie had afgehandeld.

Te land en op zee probeert de Chinese overheid op allerlei manieren toegang te krijgen tot buitenlandse wateren, en regels te omzeilen die lokale belangen moeten beschermen. In sommige landen verkoopt of leest ze schepen aan lokale bewoners, terwijl zij de controle over beslissingen en winsten houdt. In landen waar overheden buitenlanders verbiedt in hun wateren te vissen, betalen Chinese bedrijven een vergoeding via ‘toegangsovereenkomsten’, waardoor ze in nationale wateren kunnen vissen waar ze normaal gesproken niet zouden mogen

zijn. Elders heeft China de verboden voor buitenlandse scheepseigenaren omzeild door samen te werken met lokale bewoners en hen een meerderheidsbelang te geven.

De kapiteins zijn Argentijnen, maar Chinese ‘vismeesters’ beslissen waar en wanneer ze gaan vissen

Gewoonlijk is ongeveer een kwart van de werknemers op Chinese vissersschepen die in Argentijnse wateren opereren Chinees staatsburgers, zo blijkt uit een overzicht van een tiental bemanningslijsten die in lokale media zijn gepubliceerd. Jorge Frias, de voorzitter van de Argentijnse vakbond van visserskapiteins, verklaart dat op schepen onder Argentijnse vlag de Chinezen de dienst uitmaken. De kapiteins zijn Argentijnen, maar, zo zegt Frias, Chinese ‘vismeesters’ beslissen waar en wanneer ze gaan vissen.

Invloed in het buitenland uitbreiden

Uiteraard is deze plaag van illegale visserij en overbevissing niet in China begonnen. Westerse industriële vloten hebben de werelddoceanen een groot deel van de 20e eeuw gedomineerd, waarbij ze op niet-duurzame manieren visten en zo aan de huidige crisis hebben bijgedragen, stelt Daniel Pauly, marien bioloog aan de University of British Columbia.

Ook China’s expansionistische aanpak is niet uniek. De Verenigde Staten hebben een lange en beruchte geschiedenis van interventies in het buitenland wanneer landen protectionistische wetten invoeren. De afgelopen decennia hebben ook Amerikaanse en IJslandse visserijbedrijven zich op invlaggen toegelegd. En nu China zijn controle over de wereldwijde visserij vergroot, grijpen de VS en Europese landen dat aan om internationaal de aandacht op China’s wandaden te vestigen.

Maar inderdaad: China staat bekend om zijn schending van internationale visserijwetten en -normen, binnendringing van het maritieme grondgebied van andere landen, mishandeling van zijn vissers, en intimidatie van andere schepen door op ze te jagen, ze te rammen of met waterkanonnen of met benzine te bespuiten.

In 2016 ramden Chinese vissers een Zuid-Koreaanse kotter in de Gele Zee, en brachten die tot zinken. Later opende de Zuid-Koreaanse kustwacht het vuur op twee Chinese vissersschepen die dreigden haar patrouillevaartuigen te rammen. In 2020 liet een buitenlandse trawler een roeiboort vol lokale vissers bijna kapseizen. Toen de kapitein van de roeiboort aan boord wilde gaan van de Chinese trawler – die onder Senegalese vlag voer – om de bemanning over hun gedrag te onderhouden, spoten de matrozen benzine op hem, waardoor hij ernstige brandwonden opliep. In december 2022 dwarsboomden diverse Chinese vissersschepen een Filipijnse bevoorradingmissie bij de Second Thomas Shoal, een ondergedompeld rif dat de Filipijnen als hun eigendom claimen.

‘In Ghana zijn de visstanden inmiddels lager dan ooit, en zijn de inkomsten van lokale vissers de afgelopen twee decennia met wel 40 procent gedaald’

Het Global Initiative Against Transnational Organized Crime, een non-profit onderzoeksgroep, noemde China in 2021 's werelds grootste bron van illegale visserij. Maar veelplegers zijn makkelijke zondebokken, en ook een land dat veelvuldig normen schendt en de wet overtreedt, kan slachtoffer van desinformatie worden. Wanneer China in de media wordt bekritiseerd, verzet het zich doorgaans, niet zonder reden, door die

kritiek af te doen als politiek gemotiveerd en zijn tegenstanders hypocrisie te verwijten.

China's omvang, alomtegenwoordigheid en slechte staat van dienst inzake arbeid en bescherming van de zee is zorgwekkend. In Ghana vangen industriële trawlers, waarvan de meeste in Chinese handen zijn, jaarlijks bijvoorbeeld ruim 100 duizend ton vis, zo stelde de Environmental Justice Foundation in 2017 vast. Inmiddels zijn de visstanden daar lager dan ooit, en zijn de inkomsten van lokale vissers de afgelopen twee decennia met wel 40 procent gedaald.

'Eigenaren en exploitanten van vissersschepen misbruiken Afrikaanse vlaggen om effectief toezicht te ontlopen en om zowel niet-duurzaam als illegaal in soevereine Afrikaanse wateren te vissen,' schreef TMT, de non-profitorganisatie die maritieme criminaliteit in kaart brengt. De ngo stelde dat deze bedrijven 'een situatie schiepen waarin ze, zonder noemenswaardige beperkingen of toezicht van het management, de middelen van een land konden benutten'. In de Stille Oceaan bleek dit jaar uit een inspectie door de lokale politie en de Amerikaanse kustwacht dat zes schepen onder Chinese vlag die in de wateren van Vanuatu visten, de verplichting schonden om te registreren hoeveel vis ze hadden gevangen.

In Zuid-Amerika wakkert de toenemende buitenlandse aanwezigheid in territoriale wateren nationalistische zorgen aan, bijvoorbeeld in Peru en Argentinië. 'China wordt de enige speler, doordat het lokale bedrijven verdringt of opkoopt,' zegt Alfonso Miranda Eyzaguirre, voormalig minister van Productie van Peru. Pablo Isasa, kapitein van een Argentijnse heektrawler, stelt: 'We hebben de vijand onder ons.'

Dit is een productie van het Outlaw Ocean Project, een non-profitorganisatie voor onderzoeksjournalistiek, gevestigd in Washington DC. Ian Urbina, Pete McKenzie en Milko Schwartzman schreven het artikel, met hulp van Maya Martin, Jake Conley, Joe Galvin, Susan Ryan, Austin Brush en Teresa Tomassoni. Ook Bellingcat leverde een bijdrage.



Auteur: **The Outlaw Ocean Project**

The Outlaw Ocean Project is een journalistieke non-profitorganisatie in Washington, D.C.