

PRC Vessels Allegedly Ramming Foreign Fishing Vessels

Ryan Loomis, Heidi Holz

with French, Arabic, Bahasa Indonesian, Malay, Khmer, and Tagalog Filipino translations

Des navires de la RPC auraient éperonné des navires de pêche étrangers

ورود مزاعم بشأن اصطدام مراكب صينية بمراكب صيد أجنبية

Sinasagasaan umano ng mga barko ng PRC ang mga dayuhang sasakyang pangisda

នាវាប្រទេសចិនត្រូវបានគេចោទប្រកាន់ថាបានបុកនាវានេសាទបរទេស

Kapal-kapal RRC didakwa merempuh kapal-kapal nelayan asing

Kapal RRT diduga menabrak kapal penangkap ikan asing

Abstract

This document contains the original English-language version as well as Arabic, French, Bahasa Indonesian, Malay, Khmer, and Tagalog Filipino translations of CNA's case study examining reports of PRC vessels allegedly ramming fishing vessels from the Philippines, Mauritania, Vietnam, Senegal, and Brazil between 2018 and 2021.

ملخص

تحتوي هذه الوثيقة على النسخة الأصلية باللغة الإنجليزية وكذلك الترجمات باللغة العربية والفرنسية والباهاसा الإندونيسية والماليزية والخميرية والتغالوغية الفلبينية لدراسة الحالة التي أعدها مركز التحليلات البحرية والتي تتناول التقارير التي تزعم قيام مراكب صينية بصدم مراكب صيد من الفلبين وموريتانيا وفيتنام والسنغال والبرازيل بين عامي 2018 و2021.

Résumé

Ce document contient la version originale en anglais ainsi que des traductions en arabe, français, bahasa indonésien, malais, khmer et tagalog des Philippines de l'étude de cas du CNA examinant des rapports selon lesquels des navires de la RPC auraient percuté des navires de pêche des Philippines, de Mauritanie, du Vietnam, du Sénégal et du Brésil entre 2018 et 2021.

Abstrak

Dokumen ini berisi versi asli bahasa Inggris serta terjemahan bahasa Arab, Prancis, Indonesia, Melayu, Khmer, dan Tagalog Filipina dari studi kasus CNA yang memeriksa laporan mengenai kapal RRT yang diduga menabrak kapal penangkap ikan dari Filipina, Mauritania, Vietnam, Senegal, dan Brasil antara tahun 2018 dan 2021.

Abstrak

Dokumen ini mengandung versi bahasa Inggris asal serta terjemahan Bahasa Arab, Bahasa Perancis, Bahasa Indonesia, Bahasa Melayu, Bahasa Khmer, dan Bahasa Tagalog Filipina bagi kajian kes CNA yang meneliti laporan kapal PRC yang didakwa merempuh kapal nelayan dari Filipina, Mauritania, Vietnam, Senegal, dan Brazil antara tahun 2018 dan 2021.

សង្ខេប

ឯកសារនេះមានកំណែជាភាសាអង់គ្លេសដើម ក៏ដូចជាភាសាអារ៉ាប់ បារាំង បារាសាស្ត្រណេស៊ី ម៉ាឡេ ខ្មែរ និងតាហ្គាឡុកហ្វីលីពីននៃការបកប្រែករណីសិក្សារបស់ CNA ដែលពិនិត្យមើលរបាយការណ៍នាវាចិន ត្រូវបានចោទប្រកាន់ថា រារាំងនាវានេសាទកីហ្វីលីពីន ម៉ូរីតានី វៀតណាម សេណេហ្គាល់ និងប្រេស៊ីល ចន្លោះឆ្នាំ 2018 និង 2021។

Buod

Ang dokumentong ito ay naglalaman ng orihinal na bersyon sa wikang Ingles pati na rin ang Arabic, French, Bahasa Indonesian, Malay, Khmer, at Tagalog na mga pagsasalin sa Filipino ng case study ng CNA na sumusuri sa mga ulat ng mga sasakyang pandagat ng PRC na diumano'y sumasagasa sa mga sasakyang pangisda mula sa Pilipinas, Mauritania, Vietnam, Senegal, at Brazil sa pagitan ng 2018 at 2021.

This document contains the best opinion of CNA at the time of issue. It does not necessarily represent the opinion of the sponsor.

تحتوي هذه الوثيقة على أفضل رأي خلص إليه مركز التحليلات البحرية في وقت إصدار الوثيقة. وهي لا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر راعي المركز.

Ce document contient la meilleure opinion du CNA au moment de la publication. Il ne représente pas nécessairement l'opinion du promoteur.

Dokumen ini berisi opini terbaik CNA pada saat diterbitkan. Hal tersebut tidak berarti mewakili opini sponsor.

Dokumen ini mengandung pendapat terbaik CNA pada masa dikeluarkan. Ia tidak semestinya mewakili pendapat penaja.

ឯកសារនេះមានមតិដ៏ល្អបំផុតរបស់ CNA នៅពេលចេញផ្សាយ។ វាមិនចាំបាច់តំណាងឱ្យគំនិតរបស់អ្នកឧបត្ថម្ភនោះទេ។

Ang dokumentong ito ay naglalaman ng pinakamahusay na opinyon ng CNA sa oras ng isyu. Hindi ito nangangahulugang kumakatawan sa opinyon ng sponsor.

Distribution

DISTRIBUTION STATEMENT A. Approved for public release: distribution unlimited.

التوزيع

بيان التوزيع أ- تم الموافقة على الإصدار العام لهذا البيان: لا توجد قيود على عملية التوزيع.

Distribution

DÉCLARATION DE DISTRIBUTION A. Approuvé pour la diffusion publique : distribution illimitée.

Distribusi

PERNYATAAN DISTRIBUSI A. Disetujui untuk rilis publik: distribusi tanpa batas.

Pengagihan

KENYATAAN PENGAGIHAN A. Diluluskan untuk keluaran awam: pengagihan tidak terhad.

ការចែកចាយ

សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចែកចាយ A. បានអនុម័តសម្រាប់ការចេញផ្សាយជាសាធារណៈ៖
ការចែកចាយគ្មានដែនកំណត់។

Pamamahagi

PAHAYAG NG PAMAMAHAGI A. Naaprubahan para sa pampublikong pagpapalabas: walang limitasyon ang pamamahagi.

This work was performed under Cooperative Agreement/Grant Award Number: SGECPD19CA0026.

This project has been supported by funding from the U.S. Department of State.

تم تنفيذ هذا العمل بموجب اتفاق التعاون/ منحة التمويل رقم: SGECPD19CA0026.
وقد تم دعم هذا المشروع بتمويل من وزارة الخارجية الأمريكية.

Ce travail a été effectué en vertu de l'accord de coopération ou de l'attribution de subvention numéro : SGECPD19CA0026.

Ce projet a été soutenu par un financement du Département d'État des États-Unis

Karya ini dilakukan berdasarkan Kesepakatan Kerja Sama/Penghargaan Bantuan Dana Nomor: SGECPD19CA0026.

Proyek ini telah didukung oleh dana dari Departemen Luar Negeri AS.

Kerja ini dilakukan bawah Perjanjian Kerjasama/Nombor Anugerah Geran: SGECPD19CA0026.

Projek ini telah disokong dengan pembiayaan dari A.S. Jabatan Negeri

ការងារនេះត្រូវបានអនុវត្តក្រោមកិច្ចព្រមព្រៀងសហប្រតិបត្តិការ/លេខសេចក្តីសម្រេចយល់ព្រម៖
SGECPD19CA0026.

គម្រោងនេះត្រូវបានគាំទ្រដោយមូលនិធិពិសហរដ្ឋអាមេរិក។ ក្រសួងការបរទេស។

Ang obra na ito ay isinagawa sa ilalim ng Cooperative Agreement/Grant Award Number: SGECPD19CA0026.

Ang proyektong ito ay suportado ng pagpopondo mula sa US Department of State.

Approved by:

ديسمبر 2021

December 2021

معتد من قبل:

Approuvé par:

décembre 2021

Disetujui oleh:

Desember 2021

Diluluskan oleh:

Disember 2021

បានអនុម័តដោយ:

ខែធ្នូ ឆ្នាំ 2021

Pinagtibay ni:

Disyembre 2021

Maryanne Kivlehan-Wise
Director, China Studies Program
CNA China & Indo-Pacific Security Affairs Division

Request additional copies of this document through inquiries@cna.org

يمكنكم طلب نسخ إضافية من هذا المستند عن طريق التواصل على العنوان inquiries@cna.org

Demandez des copies supplémentaires de ce document via inquiries@cna.org

Untuk meminta salinan tambahan dari dokumen ini, hubungi inquiries@cna.org

Minta salinan tambahan dokumen ini melalui inquiries@cna.org

ស្នើសុំច្បាប់ចម្លងបន្ថែមនៃឯកសារនេះតាមរយៈ inquiries@cna.org

Humiling ng mga karagdagang kopya ng dokumentong ito sa pamamagitan ng inquiries@cna.org.

Introduction

In recent years, persons, vessels, and corporations based in or tied to the People's Republic of China (PRC) have reportedly engaged in illicit maritime activities around the globe. The reported illicit maritime activities of PRC actors are often at odds with Beijing's rhetoric expressing support for international maritime laws (including the United Nations Convention on the Law of the Sea, or UNCLOS), rules, and norms. Unless it is addressed, this gap between Beijing's rhetoric and the behavior of PRC actors has the potential to undermine the global system of international laws, norms, and conventions that govern the maritime domain.

To examine possible contradictions between the PRC's official rhetoric and the illicit transnational maritime activities reportedly carried out by PRC-based actors, CNA examined 15 cases in which PRC actors have been accused of illegal behavior in the maritime domain between 2018 and 2021. For each case, we examined the following:

- The alleged illegal PRC activity and the types of PRC actors involved
- PRC official policies and narratives about that type of activity (e.g., illegal, unregulated, and unreported (IUU) fishing or human trafficking)
- International, local, and PRC laws, policies, and norms at risk of subversion by the alleged activity
- PRC officials' and media responses to these incidents

This document contains the original English-language version as well as Arabic, French, Bahasa Indonesian, Malay, Khmer, and Tagalog Filipino translations of CNA's case study examining reports of PRC vessels allegedly ramming fishing vessels from the Philippines, Mauritania, Vietnam, Senegal, and Brazil between 2018 and 2021.

خلال السنوات الأخيرة، وردت تقارير تفيد بضلوع أشخاص ومراكب وشركات يقع مقرها في جمهورية الصين الشعبية (الصين) أو مرتبطة بها في أنشطة بحرية غير مشروعة في جميع أنحاء العالم. غالبًا ما تتعارض الأنشطة البحرية غير المشروعة الواردة في هذه التقارير والتي تقوم بها جهات فاعلة في الصين مع الخطاب الإعلامي لبكين التي تعرب عن دعمها للقوانين البحرية الدولية (بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) والقواعد والمعايير المعمول بها. وما لم يتم التصدي لهذا الفجوة بين الخطاب الإعلامي لبكين وسلوك الجهات الفاعلة فيها، فمن الممكن أن يخل هذا التناقض بالنظام العالمي للقوانين والمعايير والاتفاقيات الدولية التي تُنظّم العمل في المجال البحري.

ولدراسة التناقضات المحتملة بين الخطاب الإعلامي الرسمي الذي تتبناه الصين والأنشطة البحرية غير المشروعة العابرة للحدود الوطنية التي وردت تقارير بأن جهات فاعلة في الصين تقف ورائها، فحص مركز التحليلات البحرية 15 حالة تم فيها توجيه الاتهام لجهات فاعلة في الصين بالقيام بسلوك غير قانوني في المجال البحري بين عامي 2018 و2021. وقد درسنا النقاط التالية لكل حالة:

- النشاط غير القانوني المزعم الذي قامت الصين به وطبيعة الجهات الفاعلة المنخرطة فيه
- السياسات الرسمية للصين والروايات الصادرة عنها بشأن ذلك النوع من النشاط (مثل الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم أو الإتجار بالبشر)
- القوانين الدولية والمحلية والقوانين السارية في الصين، والسياسات والمعايير المعرضة لخطر التقويض بسبب النشاط المزعم
- ردود المسؤولين الصينيين ووسائلها الإعلامية على هذه الحوادث

تحتوي هذه الوثيقة على النسخة الأصلية باللغة الإنجليزية وكذلك الترجمات باللغة العربية والفرنسية والباهاسا الإندونيسية والماليزية والخميرية والتغالوغية الفلبينية لدراسة الحالة التي أعدها مركز التحليلات البحرية والتي تتناول التقارير التي تزعم قيام مراكب صينية بصدمة مراكب صيد من الفلبين وموريتانيا وفيتنام والسنغال والبرازيل بين عامي 2018 و2021.

Introduction

Ces dernières années, des personnes, des navires et des sociétés basés en République populaire de Chine (RPC) ou liés à celle-ci se seraient livrés à des activités maritimes illicites dans le monde entier. Les activités maritimes illicites des acteurs de la RPC signalées sont souvent en contradiction avec la rhétorique de Pékin exprimant son soutien aux lois maritimes (y compris la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ou UNCLOS) et aux règles et normes internationales. À moins qu'il ne soit comblé, cet écart entre la rhétorique de Pékin et le comportement des acteurs de la RPC a le potentiel de saper le système mondial de lois, normes et conventions internationales qui régissent le domaine maritime.

Afin d'examiner les contradictions possibles entre la rhétorique officielle de la RPC et les activités maritimes transnationales illicites qui auraient été menées par des acteurs basés en RPC, le CNA a examiné 15 cas dans lesquels des acteurs de la RPC ont été accusés de comportement illégal dans le domaine maritime entre 2018 et 2021. Pour chaque cas, nous avons examiné les éléments suivants :

- L'activité illicite présumée de la RPC et les types d'acteurs de la RPC impliqués
- Les politiques et récits officiels de la RPC sur ce type d'activité (p. ex., pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR) ou traite de personnes)
- Les lois, politiques et normes internationales, locales et de la RPC susceptibles d'être subverties par l'activité présumée
- Les réponses des responsables de la RPC et des médias à ces incidents

Ce document contient la version originale en langue anglaise ainsi que des traductions en arabe, français, bahasa indonésien, malais, khmer et tagalog des Philippines de l'étude de cas du CNA examinant des rapports selon lesquels des navires de la RPC auraient arrêté ou altéré leur SIA pour masquer des activités illicites dans les eaux de la République démocratique de Corée, de l'Équateur, du Vanuatu, de l'Afrique de l'Ouest et des Philippines, et de l'Indonésie.

Pengantar

Dalam beberapa tahun terakhir, orang, kapal, dan perusahaan yang berbasis di atau terkait dengan Republik Rakyat Tiongkok (RRT) dilaporkan terlibat dalam aktivitas maritim terlarang di seluruh dunia. Aktivitas maritim terlarang yang dilaporkan mengenai pelaku RRT ini sering kali bertentangan dengan retorika Beijing yang menyatakan dukungannya terhadap hukum maritim internasional (termasuk Konvensi PBB mengenai Hukum Laut atau dikenal sebagai United Nations Convention on the Law of the Sea atau UNCLOS), peraturan, serta norma maritim internasional. Jika tidak diatasi, kesenjangan antara retorika Beijing dan perilaku pelaku RRT berpotensi merusak sistem global hukum internasional, norma, dan konvensi yang mengatur wilayah maritim internasional.

Untuk memeriksa kemungkinan kontradiksi antara retorika resmi RRT dengan aktivitas maritim transnasional terlarang yang dilaporkan dilakukan oleh pelaku berbasis RRT, CNA memeriksa 15 kasus di mana pelaku RRT tertuduh melakukan perilaku ilegal di wilayah maritim tersebut antara tahun 2018 dan 2021. Untuk tiap kasus, kami memeriksa hal berikut:

- Dugaan aktivitas ilegal dan jenis pelaku RRT yang terlibat
- Kebijakan dan narasi resmi RRT mengenai jenis aktivitas tersebut (cth. penangkapan ikan ilegal, tidak teratur, dan tidak dilaporkan (illegal, unregulated, and unreported, IUU) atau perdagangan manusia)
- Hukum internasional, setempat, dan RRT, kebijakan serta norma terancam dilanggar dugaan aktivitas tersebut
- Tanggapan pejabat dan media RRT terhadap insiden tersebut

Dokumen ini berisi versi asli bahasa Inggris serta terjemahan bahasa Arab, Prancis, Indonesia, Melayu, Khmer, dan Tagalog Filipina dari studi kasus CNA yang memeriksa laporan mengenai kapal RRT yang diduga menabrak kapal penangkap ikan dari Filipina, Mauritania, Vietnam, Senegal, dan Brasil antara tahun 2018 dan 2021.

Pengenalan

Beberapa tahun kebelakangan ini, orang, kapal, dan perbadanan yang berpangkalan atau terikat dengan Republik Rakyat China (PRC) telah dilaporkan terlibat dalam aktiviti maritim haram di seluruh dunia. Aktiviti maritim haram yang dilaporkan oleh aktor PRC sering bertentangan dengan retorik Beijing yang menyatakan sokongan terhadap undang-undang maritim antarabangsa (termasuk Konvensyen Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu mengenai Undang-undang Laut, atau UNCLOS), peraturan dan norma. Melainkan perkara itu sudah ditangani, jurang antara retorik Beijing dan tingkah laku aktor PRC berpotensi melemahkan sistem global undang-undang, norma dan konvensyen antarabangsa yang mengawal domain maritim.

Untuk mengkaji kemungkinan percanggahan antara retorik rasmi PRC dan aktiviti maritim transnasional haram yang dilaporkan dilakukan oleh aktor berasaskan PRC, CNA meneliti 15 kes aktor PRC telah dituduh melakukan kelakuan menyalahi undang-undang dalam domain maritim antara tahun 2018 dan 2021. Untuk setiap kes, kami memeriksa yang berikut:

- Aktiviti haram PRC yang didakwa dan jenis aktor PRC terlibat
- Dasar dan naratif rasmi PRC tentang jenis aktiviti tersebut (mis., pemancingan atau pemerdagangan manusia yang menyalahi undang-undang, tidak dikawal dan tidak dilaporkan (IUU))
- Undang-undang, dasar dan norma antarabangsa, tempatan dan PRC yang berisiko subversi oleh aktiviti yang didakwa
- Respons pegawai dan media PRC terhadap insiden ini

Dokumen ini mengandungi versi bahasa Inggeris asal serta terjemahan Bahasa Arab, Bahasa Perancis, Bahasa Indonesia, Bahasa Melayu, Bahasa Khmer, dan Bahasa Tagalog Filipina bagi kajian kes CNA yang meneliti laporan kapal PRC yang didakwa merempuh kapal nelayan dari Filipina, Mauritania, Vietnam, Senegal, dan Brazil antara tahun 2018 dan 2021.

សេចក្តីណែនាំ

ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ មនុស្ស នាវា និងសាជីវកម្មដែលមានមូលដ្ឋាន ឬមានទំនាក់ទំនងជាមួយនិងសាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិន (PRC)

ត្រូវបានគេរាយការណ៍ថា

មានពាក់ព័ន្ធក្នុងសកម្មភាពដែលសម្រេចខុសច្បាប់នៅជុំវិញពិភពលោក។ ជាញឹកញាប់ សកម្មភាពដែលសម្រេចខុសច្បាប់នៃភាគីពាក់ព័ន្ធរបស់សាធារណៈប្រជាមានិតចិនដែលបានរាយការណ៍

ផ្ទុយទៅនឹងវេហ្សាសាស្ត្ររបស់ទីក្រុងប៉េកាំងដែលបង្ហាញពីការគាំទ្រចំពោះច្បាប់សមុទ្រអន្តរជាតិ (រួមទាំងអនុសញ្ញាអង្គការសហប្រជាជាតិស្តីពីច្បាប់សមុទ្រ ឬ UNCLOS) ច្បាប់ និងបទដ្ឋាននានា។ លុះត្រាតែវាត្រូវបានដោះស្រាយ

បើពុំនោះទេគម្លាតរវាងវេហ្សាសាស្ត្ររបស់ទីក្រុងប៉េកាំង

និងអាកប្បកិរិយានៃភាគីពាក់ព័ន្ធរបស់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិននេះ

ទំនងជាធ្វើឱ្យអន្តរាយដល់ប្រព័ន្ធសកលនៃច្បាប់ បទដ្ឋាន

និងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិដែលគ្រប់គ្រងដែនសមុទ្រ។

CNA បានពិនិត្យមើលករណីចំនួន 15

ដែលភាគីពាក់ព័ន្ធរបស់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិនត្រូវបានចោទប្រកាន់ពីបទប្រព្រឹត្ត ខុសច្បាប់នៅក្នុងដែនសមុទ្ររវាងឆ្នាំ 2018 និង 2021

ដើម្បីពិនិត្យមើលភាពផ្ទុយគ្នាដែលអាចកើតមានរវាងវេហ្សាសាស្ត្រផ្លូវការរបស់ចិន

និងសកម្មភាពដែលសម្រេចខុសច្បាប់ដែលត្រូវបានគេរាយការណ៍ថា

ធ្វើឡើងដោយភាគីពាក់ព័ន្ធដែលមានមូលដ្ឋាននៅចិន។ ចំពោះករណីនីមួយៗ

យើងបានពិនិត្យដូចខាងក្រោម៖

- សកម្មភាពសាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិនខុសច្បាប់ដែលត្រូវបានចោទប្រកាន់ និងប្រភេទនៃភាគីពាក់ព័ន្ធរបស់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិនដែលជាប់ទាក់ទង
- គោលនយោបាយផ្លូវការ និងការអត្ថាធិប្បាយរបស់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិនអំពីប្រភេទនៃសកម្មភាពនោះ (ឧ. ការនេសាទខុសច្បាប់ គ្មានការគ្រប់គ្រង និងមិនបានរាយការណ៍ (IUU) ឬការជួញដូរមនុស្ស)

- គោលនយោបាយ ច្បាប់សាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិន ក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិ ព្រមទាំងបទដ្ឋាននានាដែលមានហានិភ័យនៃការធ្វើវិទ្ធសូនាដោយសកម្មភាពដែលត្រូវបានចោទប្រកាន់
- ការឆ្លើយតបរបស់មន្ត្រី និងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈរដ្ឋប្រជាមានិតចិនចំពោះឧប្បត្តិហេតុទាំងនេះ

ឯកសារនេះមានកំណែជាភាសាអង់គ្លេសដើម ក៏ដូចជាភាសាអារ៉ាប់ បារាំង បាហាសាឥណ្ឌូណេស៊ី ម៉ាឡេ ខ្មែរ និងភាសាប្រាំបួនផ្សេងទៀតនៃការបកប្រែករណីសិក្សារបស់ CNA ដែលពិនិត្យមើលរបាយការណ៍នាវាចិន ត្រូវបានចោទប្រកាន់ថា រារាំងនាវានេសាទពីហ្វីលីពីន ម៉ូរីតានី វៀតណាម សេណេហ្គាល់ និងប្រេស៊ីល ចន្លោះឆ្នាំ 2018 និង 2021។

Panimula

Sa nakalipas na mga taon, ang mga tao, sasakyang pandagat, at mga korporasyong nakabase sa o nakatali sa People's Republic of China (PRC) ay naiulat na nakikibahagi sa mga ipinagbabawal na gawain sa dagat sa buong mundo. Ang mga naiulat na bawal na gawain sa dagat ng mga aktor ng PRC ay madalas na salungat sa mga deklarasyon ng Beijing na nagpapahayag ng suporta para sa mga internasyonal na batas pandagat (kabilang ang United Nations Convention on the Law of the Sea, o UNCLOS), mga tuntunin, at mga pamantayan. Maliban kung ito ay natugunan, ang agwat na ito sa pagitan ng deklarasyon ng Beijing at ang pag-uugali ng mga aktor ng PRC ay maaaring magpahina sa pandaigdigang sistema ng mga internasyonal na batas, pamantayan, at kumbensyon na namamahala sa maritime domain.

Upang suriin ang mga posibleng kontradiksyon sa pagitan ng opisyal na deklarasyon ng PRC at ang mga ipinagbabawal na transnational maritime na gawaing iniulat na isinasagawa ng mga aktor na nakabase sa PRC, sinuri ng CNA ang 15 kaso kung saan ang mga aktor ng PRC ay inakusahan ng ilegal na gawain sa maritime domain sa pagitan ng 2018 at 2021. Para sa bawat kaso, sinuri namin ang sumusunod:

- Ang umano'y ilegal na gawain ng PRC at ang mga uri ng sangkot na aktor ng PRC
- Opisyal na mga patakaran at salaysay ng PRC tungkol sa ganoong uri ng gawain (hal., ilegal, di-regulado, at di-inulat (IUU) [illegal, unregulated, and unreported (IUU)] na pangangisda o human trafficking)
- Internasyonal, lokal, at mga batas, patakaran, at pamantayan ng PRC na nanganganib sa pagbabagsak ng di-umano'y gawain
- Mga tugon ng mga opisyal ng PRC at media sa mga insidenteng ito

Ang dokumentong ito ay naglalaman ng orihinal na bersyon sa wikang Ingles pati na rin ang Arabic, French, Bahasa Indonesian, Malay, Khmer, at Tagalog na mga pagsasalin sa Filipino ng case study ng CNA na sumusuri sa mga ulat ng mga sasakyang pandagat ng PRC na diumano'y sumasagasa sa mga sasakyang pangisda mula sa Pilipinas, Mauritania, Vietnam, Senegal, at Brazil sa pagitan ng 2018 at 2021.

English: PRC vessels allegedly ramming foreign fishing vessels



Image source: Thanh Niên (left), Philippines News Agency (right).

The PRC promotes the narrative that its vessels abide strictly by maritime safety laws, conventions, and norms. However, since 2018, PRC vessels have allegedly intentionally rammed fishing vessels from Vietnam, Senegal, Mauritania, the Philippines, and Brazil. At least three people have reportedly died because of these collisions, and others have been injured or marooned at sea. Beijing has attempted to downplay, deflect, or deny the allegations of ramming to prevent them from undermining its official narrative.

Background

Ramming incidents among fishing vessels are typically the result of competition over contested fishing grounds or other natural resources, often in waters that are the subject of maritime territorial disputes. Ramming incidents have intimidated rival fisherfolk, damaged equipment, sunk vessels, and injured, killed, and marooned crew. On at least five occasions between 2018 and 2021, news media reported that PRC-flagged vessels intentionally rammed fishing vessels from the Philippines, Mauritania, Vietnam, Senegal, and Brazil.¹

Alleged PRC activity

Philippines: On the night of June 9, 2019, the 44-meter, steel-hulled PRC vessel *Yuemaobinyu 42212* rammed the 19-meter wood-hulled Philippine vessel *Gem Ver*. At the time of the incident, the PRC vessel's AIS and lights were both off.² The PRC vessel sailed away from the scene leaving the 22 crewmembers of the *Gem Ver* stranded at sea until they were rescued by Vietnamese fishermen.³

Mauritania: On the night of October 9, 2020, a large PRC trawler rammed a Mauritanian artisanal fishing boat. The PRC vessel had its lights off and AIS de-activated.⁴ The Mauritanian vessel sank, and three of its crew died.⁵

Vietnam: On the night of April 2, 2020, PRC Coast Guard (CG) vessel 4301 rammed Vietnamese fishing vessel *QNg90617*, sinking it and picking up its 8 crewmembers.⁶ The PRC CG vessel then chased and stopped nearby Vietnamese vessels and confiscated and erased their crews' cell phones.⁷

Senegal: On September 19, 2020, a PRC-operated trawler reportedly tried to capsize a Senegalese-captained 11-person fishing canoe.⁸ With the canoe up against the trawler, the Senegalese captain climbed aboard to confront the PRC crew about its dangerous maneuvers and was beaten and burned with gasoline.⁹

Brazil: On November 22, 2018, the 49-meter PRC tuna vessel *Chang Rong 4* allegedly rammed the 22-meter *Oceano Pesca* six times, resulting in \$90,000 USD damage.¹⁰

What the PRC says about the activity

- PRC officials and media promote the narrative that PRC vessels strictly abide by maritime safety laws, conventions, and international norms.¹¹
- In a possible attempt to deflect criticism, PRC foreign-directed media have blamed Vietnamese and Philippine vessels for instigating the incidents that resulted in the collisions.¹²
- Vietnamese-language PRC media reporting, alleged that a Vietnamese vessel sank after “harassing and colliding” with a PRC vessel, and claimed that the PRC side saved the Vietnamese crew.¹³
- In another case, PRC officials and media reporting in multiple languages claimed that a PRC vessel accidentally hit a Philippine vessel after it was “suddenly besieged by Filipino boats,” and denied that it was “an intentional ‘hit and run’.”¹⁴ PRC officials further claimed that “the Chinese captain tried to rescue [them] but was afraid of being besieged by other Filipino fishing boats.”¹⁵

Laws, rules, and norms at risk

Based on these reports, the following laws and conventions may be at risk of subversion by PRC-based actors:

<i>International Conventions</i>	<ul style="list-style-type: none">• Convention on Suppression of Acts against the Safety of Maritime Navigation¹⁶• Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGS)¹⁷• International Convention for SOLAS¹⁸
<i>PRC Laws, Policy</i> ¹⁹	<ul style="list-style-type: none">• Commercial Fishery Governance 2021²⁰• Regulations of Safety Management for Fishing Vessels of Hainan Province²¹



مصدر الصورة: جريدة ثانه نيين (إلى اليسار)، وكالة الأنباء الفلبينية (إلى اليمين).

تروج الصين لوجهة نظرها القائلة بأن مراكبها تخضع بصراحة لقوانين واتفاقيات ومعايير السلامة البحرية. ومع ذلك، ومنذ عام 2018، وردت مزاعم بشأن قيام مراكب صينية عن عمد بصدم مراكب صيد تابعة لفيتنام والسنگال وموريتانيا والفلبين والبرازيل. ووردت تقارير بوفاة ثلاثة أشخاص على الأقل بسبب حالات التصادم المشار إليها، كما جرح آخرون وألقي آخرون في المياه. وحاولت بكين التقليل من شأن مزاعم التصادم أو تغيير اتجاهها أو رفضها بهدف منعهم من دحض وجهة نظرها الرسمية.

نبذة مختصرة

عادةً ما يكون السبب وراء حوادث التصادم بين مراكب الصيد هو التنافس على مناطق الصيد المتنازع عليها أو الموارد الطبيعية الأخرى، وغالبًا ما تقع في المياه التي تخضع لنزاعات الأقاليم البحرية التابعة لكل دولة. تؤدي حوادث التصادم إلى ترويع الصيادين المعتدى عليهم كما تخلف وراءها معدات تالفة ومراكب غارقة وتعرض طاقم البحارة للإصابات والوفاة والوقوع في المياه. وفي خمس مناسبات وقعت بين عامي 2018 و2021 على الأقل، نشرت وسائل الإعلام أخبارًا عن قيام مراكب تحمل علم الصين بالاصطدام عن عمد بمراكب صيد تابعة للفلبين وموريتانيا وفيتنام والسنگال والبرازيل.¹

النشاط المزعوم للصين

الفلبين: في ليلة 9 يونيو عام 2019، صدم المركب الصيني المصنوع من الفولاذ *ماورينييو 42212* الذي يبلغ طوله 44 مترًا المركب الفلبيني المصنوع من الخشب *جيم فير* الذي يبلغ طوله 19 مترًا. وفي وقت وقوع الحادث، كان النظام الآلي لتحديد الهوية الموجود في المركب الصيني قد تم إيقاف تشغيله مع إطفاء الأنوار.² وأبحر المركب الصيني بعيدًا عن موقع الحادث تاركًا وراءه 22 من طاقم بحارة المركب *جيم فير* عالقين في المياه حتى تمكن صيادون فيتناميون من إنقاذهم.³

موريتانيا: في ليلة 9 أكتوبر عام 2020، صدمت سفينة صيد صينية كبيرة الحجم مركب صيد جرفي موريتاني. كانت أنوار المركب الصيني مطفاة والنظام الآلي لتحديد هوية المراكب قد تم إيقاف تشغيله.⁴ وكانت النتيجة غرق المركب الموريتاني ووفاة ثلاثة من طاقمها.⁵

فيتنام: في ليلة 2 أبريل عام 2020، صدم مركب حرس السواحل الصيني (*CG*) رقم 4301 مركب الصيد الفيتنامي *QNg90617*، وقام بإغراقه وانتشل 8 من طاقمها.⁶ وبعد ذلك، طارد مركب حرس السواحل الصيني المراكب الفيتنامية القريبة منه وقام بتوقيفها كما صادر الهواتف الخليوية لأفراد طاقمها ومسحوا البيانات الموجودة عليها.⁷

السنگال: في 19 سبتمبر عام 2020، أشارت تقارير إلى محاولة سفينة الصيد التي تشغلها الصين قلب قارب الصيد السنغالي الذي يعمل عليه 11 فردًا بالإضافة إلى القبطان.⁸ وعندما أصبح القارب الصغير في مواجهة سفينة الصيد، صعد القبطان السنغالي إلى السفينة الصينية وتصدى لطاقمها وحذرهم من المناورات الخطيرة التي يقومون بها ولكنه تعرض للضرب وتم حرقه باستخدام البنزين.⁹

البرازيل: في 22 نوفمبر عام 2018، أثرت مزاعم بشأن اصطدام مركب صيد التونة الصيني *تشانج رونج 4* الذي يبلغ طوله 49 مترًا بمركب *أوشيانو بيسكا* الذي يبلغ طوله 22 مترًا ست مرات، مما أدى إلى إحداه تلفيات بلغت قيمتها 90,000 دولار أمريكي.¹⁰

ما الذي قالته الصين بشأن هذا النشاط

- يروج المسؤولون الصينيون ووسائل الإعلام التابعة لهم لوجهة نظرهم القائلة بأن المراكب الصينية تخضع بصراحة لقوانين واتفاقيات السلامة البحرية والمعايير الدولية المتعلقة بهذا الأمر.¹¹
- ومن خلال محاولة محتملة لقلب اتجاه النقد، ألقت وسائل الإعلام الصينية الموجهة إلى الأجانب باللوم على المراكب الفيتنامية واليابانية والفلبينية من خلال تحريضها على وقوع الحوادث التي أدت إلى وقوع التصادمات.¹²
- زعمت أخبار واردة من وسائل إعلام تابعة للصين وتصدر باللغة الفيتنامية أن المركب الفيتنامي قد غرق بعد "مضايقات واصطدام" بمركب صيني، وأدعت أن الجانب الصيني نجح في إنقاذ حياة طاقم المركب الفيتنامي.¹³
- وفي قضية أخرى، أدعى المسؤولون الصينيون ووسائل الإعلام التي تنشر الأخبار بلغات متعددة أن المركب الصيني اصطدم عن طريق الخطأ بمركب فلبيني بعد "محاصرته بشكل مفاجئ من قبل القوارب الفلبينية" ورفضوا توصيف الحادث على أنه "عملية اصطدام وهروب متعمدة."¹⁴ كما ادعى كذلك المسؤولون الصينيون أن "القبطان الصيني حاول إنقاذهم ولكنه خاف أن يتم تطويقه من قبل مراكب الصيد الفلبينية الأخرى".¹⁵

القوانين والقواعد والمعايير المعرضة للخطر

بناءً على هذه التقارير، قد تتعرض القوانين والاتفاقيات التالية لخطر التقيؤ من قبل جهات فاعلة موجودة في الصين:

- | | |
|--|---|
| • اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ¹⁶ | • |
| • اتفاقية بشأن الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر، عام 1972 (COLREGS) ¹⁷ | • |
| • الاتفاقيات الدولية لحماية الأرواح في البحر ¹⁸ | • |
| • حوكمة مصائد الأسماك التجارية لسنة 2021 ²⁰ | • |
| • لوائح إدارة السلامة الخاصة بمراكب الصيد في مقاطعة هاينان ²¹ | • |

الاتفاقيات الدولية

*قوانين الصين،
وسياستها¹⁹*

Bahasa Indonesian: Kapal RRT diduga menabrak kapal penangkap ikan asing



Sumber gambar: Thanh Niên (kiri), Philippines News Agency (kanan).

RRT mengedepankan narasi bahwa kapal-kapalnya ketat mematuhi hukum, konvensi, dan norma-norma keselamatan maritim. Namun, sejak tahun 2018, kapal-kapal RRT diduga dengan sengaja menabrak kapal penangkap ikan dari Vietnam, Senegal, Mauritania, Filipina, dan Brazil. Setidaknya tiga orang dilaporkan tewas akibat tabrakan ini, dan lainnya terluka atau terdampar di laut. Beijing telah berusaha mengecilkan, menepis, atau membantah dugaan penabrakan agar tidak merusak narasi resmi negara tersebut.

Latar belakang

Insiden tabrakan di antara kapal penangkap ikan umumnya terjadi akibat perebutan daerah penangkapan ikan atau sumber daya lainnya, sering kali terjadi di perairan yang menjadi subyek sengketa wilayah kelautan. Insiden tabrakan telah mengintimidasi nelayan saingan, merusak peralatan, menenggelamkan kapal, serta melukai, membunuh, dan membuat ABK terdampar. Setidaknya lima kali antara tahun 2018 hingga 2021, media berita melaporkan bahwa kapal-kapal berbendera RRT dengan sengaja menabrak kapal penangkap ikan dari Filipina, Mauritania, Vietnam, Senegal, dan Brazil.¹

Dugaan aktivitas RRT

Filipina: Pada malam tanggal 9 Juni 2019, kapal RRT *Yuemaobinyu 42212* sepanjang 44 meter dan berlambung baja menabrak kapal Filipina *Gem Ver* dengan panjang 19 meter dan berlambung kayu. Pada saat kejadian, AIS dan lampu kapal RRT padam.² Kapal RRT berlayar menjauhi tempat kejadian, meninggalkan 22 orang ABK *Gem Ver* terdampar di laut hingga mereka diselamatkan oleh nelayan Vietnam.³

Mauritania: Pada malam tanggal 9 Oktober, 2020, sebuah kapal pukat besar RRT menabrak perahu nelayan kecil asal Mauritania. Lampu kapal RRT tersebut padam dan AIS nonaktif.⁴ Perahu Mauritania tersebut tenggelam dan tiga awaknya meninggal.⁵

Vietnam: Pada malam tanggal 2 April 2020, kapal Penjaga Pantai (Coast Guard, CG) RRT 4301 menabrak kapal penangkap ikan Vietnam *QNg90617*, menenggelamkannya, dan mengangkat 8 ABK tersebut.⁶ Kapal CG RRT kemudian mengejar dan menghentikan kapal-kapal Vietnam didekatnya dan menyita serta menghapus isi ponsel ABK kapal-kapal tersebut.⁷

Senegal: Pada 19 September 2020, sebuah kapal pukat yang dioperasikan oleh RRT dilaporkan mencoba menjungkirkan sampan nelayan berisi 11 orang dengan seorang kapten asal Senegal.⁸ Saat sampan itu terdesak, kapten asal Senegal tersebut naik ke kapal pukat untuk menegur awak RRT tentang manuver berbahayanya. Kapten tersebut kemudian dipukuli dan dibakar dengan bensin.⁹

Brazil: Pada tanggal 22 November 2018, kapal tuna RRT *Chang Rong 4* sepanjang 49 meter diduga menabrak kapal *Oceano Pesca* dengan panjang 22 meter sebanyak enam kali, mengakibatkan kerusakan sebesar \$90.000 USD.¹⁰

Pernyataan RRT tentang Aktivitas tersebut

- Pejabat dan media RRT mengedepankan narasi bahwa kapal-kapal RRT ketat mematuhi hukum, konvensi, dan norma-norma keselamatan maritim internasional.¹¹
- Dalam upaya yang mungkin dilakukan untuk menepis kritik, media luar negeri RRT menyalahkan kapal Vietnam, Jepang, dan Filipina karena memicu insiden yang mengakibatkan tabrakan.¹²
- Pemberitaan media RRT berbahasa Vietnam menduga bahwa sebuah kapal Vietnam tenggelam setelah “mengusik dan bertabrakan” dengan kapal RRT, dan mengklaim bahwa sisi RRT menyelamatkan ABK Vietnam.¹³
- Pada kasus lain, pejabat dan pemberitaan media RRT dalam berbagai bahasa mengklaim bahwa kapal RRT secara tidak sengaja menabrak kapal Filipina setelah kapalnya “tiba-tiba terkepung oleh perahu-perahu Filipina,” dan membantah bahwa kejadian tersebut merupakan “tabrak lari yang disengaja.”¹⁴ Pejabat RRT kemudian mengklaim bahwa “kapten Tiongkok berusaha menyelamatkan [mereka] tetapi takut dikepung oleh perahu nelayan Filipina lainnya.”¹⁵

Hukum, peraturan, dan norma-norma yang terancam

Berdasarkan laporan-laporan ini, hukum dan konvensi berikut mungkin berisiko dilanggar oleh aktor-aktor dari RRT:

Konvensi Internasional	<ul style="list-style-type: none">• Konvensi tentang Pemberantasan Tindakan Melawan Hukum Terhadap Keselamatan Navigasi Maritim¹⁶• Konvensi tentang Peraturan Internasional untuk Mencegah Tubrukan di Laut, 1972 (COLREGS)¹⁷• Konvensi Internasional untuk SOLAS¹⁸
Kebijakan Hukum RRT¹⁹	<ul style="list-style-type: none">• Tata Kelola Perikanan Komersial 2021²⁰• Peraturan Manajemen Keselamatan untuk Kapal Nelayan Provinsi Hainan²¹

French: Des navires de la RPC auraient éperonné des navires de pêche étrangers



Source de l'image : Thanh Niên (à gauche), Philippines News Agency (à droite).

La RPC affirme que ses navires respectent strictement les lois, conventions et normes de sécurité maritime. Cependant, depuis 2018, des navires de la RPC auraient intentionnellement éperonné des navires de pêche du Vietnam, du Sénégal, de la Mauritanie, des Philippines et du Brésil. Au moins trois personnes auraient trouvé la mort à cause de ces collisions, et d'autres auraient été blessées ou auraient échoué en mer. Pékin a tenté de minimiser, de détourner ou de nier les allégations d'éperonnage pour éviter qu'elles ne discréditent son discours officiel.

Contexte

Les éperonnages entre navires de pêche sont généralement le résultat d'une compétition pour des zones de pêche ou d'autres ressources naturelles contestées, souvent dans des eaux faisant l'objet de différends territoriaux maritimes. Les éperonnages ont intimidé des pêcheurs rivaux, endommagé des équipements, coulé des navires et blessé, tué ou fait échouer des équipages. À au moins cinq reprises entre 2018 et 2021, les médias d'informations ont rapporté que des navires battant pavillon de la RPC avaient intentionnellement éperonné des navires de pêche des Philippines, de la Mauritanie, du Vietnam, du Sénégal et du Brésil.¹

Activité présumée de la RPC

Philippines : dans la nuit du 9 juin 2019, le *Yuemaobinyu 42212*, navire de la RPC de 44 mètres à coque en acier, a éperonné le *Gem Ver*, navire philippin de 19 mètres à coque en bois. Au moment de l'incident, le SIA et les feux du navire de la RPC étaient tous deux éteints.² Le navire de la RPC a quitté les lieux, laissant les 22 membres d'équipage du *Gem Ver* bloqués en mer jusqu'à ce qu'ils soient secourus par des pêcheurs vietnamiens.³

Mauritanie : dans la nuit du 9 octobre 2020, un grand chalutier de la RPC a éperonné un navire de pêche artisanale mauritanien. Le navire de la RPC avait ses feux éteints et son SIA désactivé.⁴ Le navire mauritanien a coulé et trois de ses membres d'équipage sont morts.⁵

Vietnam : dans la nuit du 2 avril 2020, le navire 4301 des garde-côtes de la RPC a éperonné le navire de pêche vietnamien *QNg90617*, le coulant et récupérant ses 8 membres d'équipage.⁶ Le navire des garde-côtes de la RPC a ensuite poursuivi et arrêté les navires vietnamiens se trouvant à proximité et a confisqué et réinitialisé les téléphones portables de leurs équipages.⁷

Sénégal : le 19 septembre 2020, un chalutier exploité par la RPC aurait tenté de faire chavirer une pirogue de pêche de 11 personnes dirigée par un Sénégalais.⁸ Alors que la pirogue se trouvait contre le chalutier, le capitaine sénégalais est monté à bord pour confronter l'équipage de la RPC sur ses manœuvres dangereuses, et a été battu et brûlé à l'essence.⁹

Brésil : le 22 novembre 2018, le thonier canneur de 49 mètres de la RPC, *Chang Rong 4*, aurait éperonné à six reprises l'*Oceano Pesca*, un navire de 22 mètres, causant des dommages à hauteur de 90 000 USD.¹⁰

Ce que la RPC dit à propos de l'activité

- Les fonctionnaires et les médias de la RPC affirment que les navires de la RPC respectent strictement les lois, les conventions et les normes internationales en matière de sécurité maritime.¹¹
- Dans une tentative de détourner les critiques, les médias de la RPC qui s'adressent à un public étranger ont accusé les navires vietnamiens, japonais et philippins d'être à l'origine des incidents qui ont entraîné les collisions.¹²
- Les médias de la RPC en langue vietnamienne ont prétendu qu'un navire vietnamien avait coulé après avoir « harcelé et heurté » un navire de la RPC, et ont affirmé que la RPC avait sauvé l'équipage vietnamien.¹³
- Dans un autre cas, les fonctionnaires de la RPC et ses médias, qui ont publié des articles dans plusieurs langues, ont affirmé qu'un navire de la RPC avait accidentellement heurté un navire philippin après avoir été « soudainement assiégé par des navires philippins », et ont nié qu'il s'agissait d'un « délit de fuite intentionnel ». ¹⁴ Les fonctionnaires de la RPC ont également affirmé que « le capitaine chinois a tenté de [les] secourir mais a eu peur d'être assiégé par d'autres navires de pêche philippins. »¹⁵

Lois, règles et normes en danger

Sur la base de ces rapports, les lois et conventions suivantes risquent d'être subverties par des acteurs basés en RPC :

- | | |
|---|--|
| Conventions internationales | <ul style="list-style-type: none">• Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime¹⁶• Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972 (COLREG)¹⁷• Convention internationale pour SOLAS¹⁸ |
| Lois et politique de la RPC¹⁹ | <ul style="list-style-type: none">• Gouvernance en matière de pêche commerciale 2021²⁰• Règlement sur la gestion de la sécurité des navires de pêche de la province de Hainan²¹ |
-

Khmer: នាវាប្រទេសចិនត្រូវបានគេចោទប្រកាន់ថា បានបុកនាវានេសាទបរទេស



ប្រភពរូបភាព៖ Thanh Niên (ឆ្ងេង) ទីភ្នាក់ងារសារព័ត៌មានហ្វីលីពីន (ស្កាំ)។

ចិនលើកឡើងពីការអត្តាធិប្បាយថា នាវារបស់ខ្លួនគោរពយ៉ាងតឹងរឹងតាមច្បាប់សុវត្ថិភាពដែនសមុទ្រ អនុសញ្ញា និងបទដ្ឋាននានា។ យ៉ាងណាក្តី ចាប់តាំងពីឆ្នាំ 2018 មក នាវាប្រទេសចិនបានរងការចោទប្រកាន់ថា មានចេតនា បុកនាវានេសាទមកពីប្រទេសវៀតណាម សេណេហ្គាល់ ម៉ូរីតានី ហ្វីលីពីន និងប្រេស៊ីល។

សាវតារ

ឧបទ្វីបហេតុបុកគ្នាក្នុងចំណោមនាវានេសាទ ជាធម្មតាគឺបណ្តាលមកពីការប្រកួតប្រជែងលើដែននេសាទ ឬធនធានធម្មជាតិផ្សេងៗទៀតដែលមានការជំទាស់គ្នា ដោយជារឿយៗនៅក្នុងដែនទឹកដែលមានជម្លោះដែនសមុទ្រ។ ឧបទ្វីបហេតុបុកគ្នាបាន បំភិតបំភ័យអ្នកនេសាទជាតូចប្រជែង ធ្វើឱ្យខូចខាតឧបករណ៍ លិចនាវានិងនាវិករងរបួស ស្លាប់ និងជាប់នៅសមុទ្រ។ យ៉ាងហោចណាស់ប្រាំដងក្នុងចន្លោះឆ្នាំ 2018 និង 2021 ប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មានបានរាយការណ៍ថា នាវាដែលមានទង់ជាតិប្រទេសចិនមានចេតនាបុកនាវានេសាទមកពីហ្វីលីពីន ម៉ូរីតានី វៀតណាម សេណេហ្គាល់ និងប្រេស៊ីល។

សកម្មភាពប្រទេសចិនដែលត្រូវបានគេចោទប្រកាន់

ហ្វីលីពីន: នៅយប់ថ្ងៃទី 9 ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2019 នាវាចិនធ្វើពីដៃកប្រវែង 44 ម៉ែត្រ ឈ្មោះថា *Yuemobinyu 42212* បានបុកនាវាហ្វីលីពីនដែលធ្វើពីឈើប្រវែង 19 ម៉ែត្រ ឈ្មោះថា *Gem Ver* ។ នៅពេលកើតហេតុឧបករណ៍ AIS និងពន្លឺភ្លើងរបស់នាវាចិនបានបិទ។
 នាវាចិនបានបើកចេញពីកន្លែងកើតហេតុដោយបន្ទាល់ទុកនាវិកនៃនាវា *Gem Ver* ចំនួន 22 នាក់ ជាប់តាំងនៅសមុទ្ររហូតដល់ពួកគេត្រូវបានជួយសង្គ្រោះដោយអ្នកនេសាទវៀតណាម។

ម៉ូរីតានី៖ នៅយប់ថ្ងៃទី 9 ខែតុលា ឆ្នាំ 2020 ទូកនេសាទអូសចែវ៉ាចិនដ៏ធំមួយបានបុកទូកនេសាទលក្ខណៈគ្រួសាររបស់ជនជាតិម៉ូរីតានី ។ នាវាចិន បានបិទភ្លើង ហើយ AIS បានបិទដំណើរការផងដែរ។⁴⁴ នាវាម៉ូរីតានីបានលិច ហើយនាវិកបីនាក់បានស្លាប់។⁴⁵

វៀតណាម៖ នៅយប់ថ្ងៃទី 2 ខែមេសា ឆ្នាំ 2020 នាវាឆ្នាំសមុទ្រចិន (CG) 4301 បានបុកនាវានេសាទវៀតណាម QNg90617 ដោយពន្លឺចរ ហើយស្រង់នាវិកចំនួន 8 នាក់។⁴⁶ បន្ទាប់មក នាវាចិន CG បានដេញតាម និងបញ្ឈប់នាវាវៀតណាមដែលនៅក្បែរនោះ ហើយបានរឹបអូស និងបានលុបទិន្នន័យពីទូរសព្ទដែលរបស់នាវិកទាំងនោះ។⁴⁷

សេណេហ្គាល់៖ នៅថ្ងៃទី 19 ខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2020 ទូកនេសាទអូសចែវ៉ាដែលប្រតិបត្តិការដោយប្រទេសចិនត្រូវបានគេរាយការណ៍ថា បានព្យាយាមបំបុកឱ្យក្រឡាប់ទូកកានូនេសាទដែលផ្តុកជនជាតិសេណេហ្គាល់ 11 នាក់។⁴⁸ ដោយទូកកានូក្រឡាប់លើទូកនេសាទអូសចែវ៉ាចិន ធ្វើឱ្យប្រធានក្រុមសេណេហ្គាល់បានឡើងលើទូកដើម្បីប្រឈមមុខនឹងក្រុមនាវិកចិនអំពីប្រតិបត្តិការដ៏គ្រោះថ្នាក់របស់ខ្លួន ហើយត្រូវបានគេរាយដំ និងយកសាងដុត។⁴⁹

ប្រេស៊ីល៖ នៅថ្ងៃទី 22 ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ 2018 នាវាចូលចិនប្រវែង 49 ម៉ែត្រឈ្មោះថា *Chang Rong 4* ត្រូវបានគេចោទប្រកាន់ថា បានបុកនាវាឈ្មោះថា *Oceano Pesca* ប្រវែង 22 ម៉ែត្រចំនួនប្រាំមួយដង ដែលបណ្តាលឱ្យខូចខាតក្នុងទំហំទឹកប្រាក់ \$90,000 USD ។¹⁰

តើចិននិយាយអ្វីខ្លះអំពីសកម្មភាពនេះ

- មន្ត្រី និងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយចិនលើកឡើងពីការអត្តាធិប្បាយថា នាវារបស់ខ្លួនគោរពយ៉ាងតឹងរឹងតាមច្បាប់សុវត្ថិភាពដែនសមុទ្រ អនុសញ្ញា និងបទដ្ឋាននានា។¹¹
- នៅក្នុងកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងដែលអាចធ្វើទៅបានដើម្បីបង្វែរការវិគត់ ប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយដែលដឹកនាំដោយបរទេសរបស់ចិនបានស្តីបន្ទោសនាវាវៀតណាម ជប៉ុន និងហ្វីលីពីនចំពោះការញុះញង់បង្កឱ្យមានឧប្បត្តិហេតុដែលបណ្តាលឱ្យមានការប៉ះទង្គិចគ្នា នេះ។¹²
- ការរាយការណ៍របស់ប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយចិនជាភាសាវៀតណាម បានចោទប្រកាន់ថា នាវាវៀតណាមមួយបានលិចបន្ទាប់ពី «ការរំខាន និងការបុកគ្នា» ជាមួយនាវាចិន ហើយបានអះអាងថា ភាគីចិនបានជួយសង្គ្រោះនាវិកវៀតណាម។¹³
- ក្នុងករណីមួយទៀត មន្ត្រីចិន និងប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយដែលរាយការណ៍ជាច្រើនភាសាបានអះអាងថា នាវាចិនបានបុកនាវាហ្វីលីពីនដោយចៃដន្យ បន្ទាប់ពីខ្លួនត្រូវបាន «ឡោមព័ទ្ធដោយទូកហ្វីលីពីន» ហើយបានបដិសេធថា មិនមែនជា «ចេតនា 'បុកហើយរត់' ទេ។»¹⁴ មន្ត្រីចិនបានអះអាងបន្ថែមថា «ប្រធានក្រុមជាជនជាតិចិនបានព្យាយាមជួយសង្គ្រោះ [ពួកគេ] ប៉ុន្តែខ្លាចត្រូវបានឡោមព័ទ្ធដោយទូកនេសាទហ្វីលីពីនផ្សេងទៀត។»¹⁵

ច្បាប់ វិធាន និងបទដ្ឋានប្រឈមនឹងហានិភ័យ

ផ្អែកលើរបាយការណ៍ទាំងនេះ ច្បាប់ និងអនុសញ្ញាខាងក្រោមអាចប្រឈមនឹងហានិភ័យនៃការធ្វើវិច្ឆ័យកម្មដោយភាគីពាក់ព័ន្ធដែលផ្ដោតលើចិន្ត្រៃ្តៈ

អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ

- អនុសញ្ញាស្តីពីការបង្ក្រាបសកម្មភាពប្រឆាំងនឹងសុវត្ថិភាពនៃការធ្វើនាវាចរណ៍តាមសមុទ្រ¹⁶
- អនុសញ្ញាស្តីពីបទប្បញ្ញត្តិអន្តរជាតិសម្រាប់ការទប់ស្កាត់ការប៉ះទង្គិចគ្នានៅសមុទ្រ ឆ្នាំ 1972 (COLREGS)¹⁷
- អនុសញ្ញាអន្តរជាតិសម្រាប់ SOLAS¹⁸

**ច្បាប់ប្រទេសចិន
គោលនយោបាយ**

- អភិបាលកិច្ចនេសាទពាណិជ្ជកម្ម 2021²⁰
- បទប្បញ្ញត្តិនៃការគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពសម្រាប់នាវានេសាទនៃខេត្តហៃណាន²¹

Malay: Kapal-kapal RRC didakwa merempuh kapal-kapal nelayan asing



Sumber imej: Thanh Niën (kiri), Agensi Berita Filipina (kanan).

RRC mempromosikan naratif bahawa kapal-kapalnya mematuhi dengan tegas undang-undang keselamatan, konvensyen dan norma maritim. Walau bagaimanapun, sejak tahun 2018, kapal-kapal RRC didakwa dengan sengaja merempuh kapal nelayan dari Vietnam, Senegal, Mauritania, Filipina dan Brazil. Sekurang-kurangnya tiga orang telah dilaporkan maut akibat pelanggaran ini, dan yang lain telah cedera atau terdampar di laut. Beijing telah cuba untuk memperkecilkan, menepis atau menafikan dakwaan pelanggaran untuk menghalang mereka daripada menjejaskan naratif rasminya.

Latar Belakang

Insiden rempuhan di kalangan kapal nelayan lazimnya adalah akibat daripada persaingan ke atas kawasan penangkapan ikan atau sumber semula jadi lain yang dipertikaikan, selalunya di perairan yang menjadi subjek pertikaian wilayah maritim. Insiden rempuhan telah menakut-nakutkan nelayan yang menjadi pesaing, merosakkan peralatan, menenggelamkan kapal, dan menncederakan, membunuh, dan menyebabkan kru terdampar. Sekurang-kurangnya lima kali di antara tahun 2018 dan 2021, media berita melaporkan bahawa kapal berbendera RRC telah dengan sengaja merempuh kapal menangkap ikan dari Filipina, Mauritania, Vietnam, Senegal dan Brazil.¹

Aktiviti RRC yang didakwa

Filipina: Pada malam 9 Jun 2019, kapal PRC berbadan keluli berukuran 44 meter *Yuemaobinyu 42212* telah merempuh kapal Filipina berbadan kayu berukuran 19 meter *Gem Ver*. Ketika kejadian, kedua-dua AIS dan lampu kapal RRC tersebut dimatikan.² Kapal RRC itu belayar meninggalkan tempat kejadian meninggalkan 22 orang anak kapal *Gem Ver* terdampar di laut sehingga mereka diselamatkan oleh nelayan Vietnam.³

Mauritania: Pada malam 9 Oktober 2020, sebuah bot pukut tunda RRC yang besar telah merempuh bot nelayan artisanal daripada Mauritania. Kapal RRC tersebut telah mematikan lampunya dan menyahaktifkan AIS.⁴ Kapal Mauritania itu karam, dan tiga orang anak kapalnya meninggal dunia.⁵

Vietnam: Pada malam 2 April 2020, kapal Pengawal Pantai (CG) 4301 RRC telah merempuh kapal nelayan Vietnam *QNg90617*, menenggelamkannya dan mengambil 8 orang anak kapalnya.⁶ Kapal CG RRC tersebut kemudiannya mengejar dan menahan kapal-kapal Vietnam yang berhampiran dan merampas serta memadam telefon bimbit kru kapal mereka.⁷

Senegal: Pada 19 September 2020, sebuah bot pukat tunda yang dikendalikan oleh RRC dilaporkan cuba untuk menenggelamkan sebuah sampan pancing 11 orang yang diketuai oleh kapten warga Senegal.⁸ Dengan sampan bersebelahan dengan bot pukat tunda tersebut, kapten warga Senegal itu naik ke atas kapal untuk berdepan dengan kru RRC tentang gerakan berbahayanya dan telah dipukul dan dibakar dengan petrol.⁹

Brazil: Pada 22 November 2018, kapal tuna RRC berukuran 49 meter *Chang Rong 4* didakwa telah merempuh *Oceano Pesca* berukuran 22 meter sebanyak enam kali, mengakibatkan kerosakan berjumlah \$90,000 USD.¹⁰

Apa yang Dikatakan oleh RRC tentang Aktiviti tersebut

- *Pegawai dan media RRC mempromosikan naratif bahawa kapal-kapal RRC mematuhi dengan tegas undang-undang keselamatan, konvensyen dan norma antarabangsa maritim.*¹¹
- Dalam usaha yang mungkin untuk mengalihkan kritikan, media RRC yang ditujukan ke luar negara telah menyalahkan kapal-kapal dari Vietnam, Jepun dan Filipina kerana mencetuskan insiden yang mengakibatkan pelanggaran.¹²
- Media RRC berbahasa Vietnam melaporkan, mendakwa bahawa sebuah kapal Vietnam karam selepas "mengganggu dan melanggar" dengan kapal dari RRC, dan mendakwa pihak RRC telah menyelamatkan kru kapal Vietnam tersebut.¹³
- Dalam satu lagi kes lain, pegawai RRC dan laporan media dalam pelbagai bahasa mendakwa bahawa sebuah kapal RRC telah melanggar sebuah kapal Filipina secara tidak sengaja selepas ia "tiba-tiba dikepung oleh bot-bot Filipina," dan menafikan bahawa ia adalah "satu kejadian 'langgar lari' yang disengajakan."¹⁴ Pegawai RRC selanjutnya mendakwa bahawa "kapten warga China tersebut cuba untuk menyelamatkan [mereka] tetapi takut dikepung oleh bot-bot nelayan Filipina yang lain."¹⁵

Undang-undang, peraturan dan norma yang berisiko

Berdasarkan laporan ini, undang-undang dan konvensyen berikut mungkin berisiko disubversi oleh pelaku yang berpangkalan di RRC:

- | | |
|--|---|
| <i>Konvensyen Antarabangsa</i> | <ul style="list-style-type: none">• Konvensyen Mengenai Penindasan Akta terhadap Keselamatan Pelayaran Maritim¹⁶• Konvensyen mengenai Peraturan Antarabangsa untuk Mencegah Pelanggaran di Laut, 1972 (COLREGS)¹⁷• Konvensyen Antarabangsa untuk SOLAS¹⁸ |
| <i>Undang-Undang RRC, Dasar</i> ¹⁹ | <ul style="list-style-type: none">• Tadbir Urus Perikanan Komersial 2021²⁰• Peraturan-Peraturan Pengurusan Keselamatan untuk Kapal Penangkapan Ikan di Wilayah Hainan²¹ |
-

Tagalog Filipino: Sinasagasaan umano ng mga barko ng PRC ang mga dayuhang sasakyang pangisda



Pinagmulan ng imahe: Thanh Niên (kaliwa), Philippines News Agency (kanan).

Yinayakag ng PRC ang salaysay na ang kanyang mga barko ay mahigpit na sumusunod sa mga batas, konbensyon, at gawi na pandagat. Gayunpaman, mula noong 2018, sinadya umano ng mga barko ng PRC na banggain ang mga barkong pangisda mula Vietnam, Senegal, Mauritania, Pilipinas, at Brazil. Hindi bababa sa tatlong tao ang naiulat na namatay dahil sa mga banggaan na ito, at ang iba ay nasugatan o naiwan sa dagat. Tinangka ng Beijing na bawasan, ilihis, o tanggihan ang mga paratang ng pagbangga upang pigilan ang mga ito na sirain ang opisyal na salaysay nito.

Kasaysayan

Ang mga insidente ng pagbangga sa mga sasakyang pangisda ay karaniwang resulta ng kompetisyon sa pinagtatalunang lugar ng pangisda o iba pang likas na yaman, kadalasan sa mga katubigan na paksa ng mga alitan sa teritoryo sa karagatan. Ang mga insidente ng pagbangga ay tumakot sa mga karibal na mangingisda, sumisira sa mga kagamitan, nagpalubog sa mga sasakyang-dagat, at nakapipinsala, nakamamatay, at nag-iiwan sa mga tripulante. Hindi bababa sa limang okasyon sa pagitan ng 2018 at 2021, iniulat ng news media na sadyang binangga ng mga barkong may bandila ng PRC ang mga sasakyang pangisda mula sa Pilipinas, Mauritania, Vietnam, Senegal, at Brazil.¹

Iginiit na gawain ng PRC

Pilipinas: Noong gabi ng Hunyo 9, 2019, binangga ng 44-meter, steel-hulled na sasakyan na PRC na *Yuemaobinyu 42212* ang 19-meter wood-hulled na sasakyan ng Pilipinas na *Gem Ver*. Sa oras ng insidente, parehong di gumagana ang AIS at ilaw ng barko ng PRC.² Naglayag papalayo ang barko ng PRC sa pinangyarihan na umiwan sa 22 tripolante ng *Gem Ver* na naiwan sa dagat hanggang sa sila ay nailigtas ng mga mangingisdang Vietnamese.³

Mauritania: Noong gabi ng Oktubre 9, 2020, isang malaking trawler ng PRC ang bumangga sa isang Mauritanian artisanal na bangka sa pangisda. Nakapatay ang mga ilaw ng PRC vessel at naka-deactivate ang AIS.⁴ Lumubog ang barkong Mauritanian, at namatay ang tatlo sa mga tripulante nito.⁵

Vietnam: Noong gabi ng Abril 2, 2020, binangga ng PRC Coast Guard (CG) na sasakyan 4301 ang barko sa pangisda ng Vietnam na *QNg90617*, nagpalubog dito at dumampot ng 8 tripulante nito.⁶ Matapos ay hinabol at pinahinto ng barko ng PRC CG ang mga kalapit na Vietnamese vessel at kinumpiska at binura ang mga cell phone ng kanilang mga tripulante.⁷

Senegal: Noong Setyembre 19, 2020, isang trawler na pinagagana ng PRC ang iniulat na sumubok pataubin ang minamani-ubra ng isang kapitan na Senegalese ang isang 11-taong bangka.⁸ Habang ang bangka ay nakaharap sa trawler, ang kapitan ng Senegalese ay sumakay upang harapin ang mga tauhan ng PRC tungkol sa mga mapanganib na pagmaniobra nito at siya ay binugbog at sinunog ng gasolina.⁹

Brazil: Noong Nobyembre 22, 2018, anim na beses na binangga ng 49-meter na barko ng tuna ng PRC na *Chang Rong 4* ang 22-meter *Oceano Pesca*, na nagresulta sa \$90,000 USD na pinsala.¹⁰

Ano ang Sinasabi ng PRC tungkol sa Aktibidad

- Yinayakag ng PRC ang salaysay na ang kanyang mga barko ay mahigpit na sumusunod sa mga batas, konbensyon, at pandaigdigang gawi na pandagat.¹¹
- Sa posibleng pagtatangka na ilihis ang kritisismo, sinisi ng PRC foreign-directed media ang mga barko na Vietnamese, Japanese, at Pilipino sa pag-udyok sa mga insidente na nagresulta sa mga banggaan.¹²
- Ang pag-uulat ng PRC sa Vietnamese-language na media, ay nagsabing lumubog ang isang Vietnamese na barko matapos ng “harassing and colliding” (panliligalig at pagbangga) sa isang barko ng PRC, at sinabing iniligtas ng panig ng PRC ang mga tripulante ng Vietnam.¹³
- Sa isa pang kaso, nag-ulat ang mga opisyal at media ng PRC sa maraming wika na nagsabi na ang isang barko ng PRC ay hindi sinasadyang natamaan ang isang barko ng Pilipinas matapos itong “suddenly besieged by Filipino boats” (biglang kinubkob ng mga barko ng Pilipinas), at itinanggi na ito ay “isang sinadyang 'hit and run'.”¹⁴ Karagdang sinabi pa ng mga opisyal ng PRC na “sinubukan ng kapitan ng Tsina na iligtas [sila] ngunit natatakot siyang makubkob ng ibang mga barkong pangisda ng mga Pilipino.”¹⁵

Nanganganib na mga batas, tuntunin, at pamantayan

Batay sa mga ulat na ito, ang mga sumusunod na batas at konbensyon ay nanganganib na ipawalang-bisa ng mga opisyal ng PRC:

- | | |
|---|--|
| Mga Internasyonal na Konbensyon | <ul style="list-style-type: none">• Convention on Suppression of Acts against the Safety of Maritime Navigation¹⁶• Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGS)¹⁷• International Convention for SOLAS¹⁸ |
| Mga Batas ng PRC, Patakaran¹⁹ | <ul style="list-style-type: none">• Commercial Fishery Governance 2021²⁰• Regulations of Safety Management for Fishing Vessels of Hainan Province²¹ |

Endnotes

- ¹ See the following reports for examples involving foreign vessels from (1) the **Philippines**: Rambo Talabong and Sofia Tomacruz, “The Sinking of Gem-Ver,” Rappler, July 10, 2019, <https://specials.rappler.co/newsbreak/in-depth/234304-there-is-a-ship-about-hit-sinking-gem-ver-recto-bank-series-part-1/index.html>; Marlon Ramos, “Remember Gem-Ver? Redress for PH Fishermen Still Stuck in Talks,” Philippine Daily Inquirer, June 9, 2021, <https://newsinfo.inquirer.net/1443586/remember-gem-ver-redress-for-ph-fishermen-still-stuck-in-talks>; Benjamin Pulta, “PH to Finally Get Compensation Offer for Gem-Ver Incident,” Philippines News Agency, 2021, <https://www.pna.gov.ph/articles/1142951>. (2) **Vietnam**: “China Accused the Vietnamese Fishing Boat of Ramming the Coast Guard Ship, so It Sank,” Trung Quốc cáo buộc tàu cá Việt Nam đâm tàu hải cảnh nên bị chìm, Radio Free Asia, Apr. 5, 2020, https://www.rfa-org.translate.google.com/vietnamese/news/vietnamnews/china-accuse-vn-of-ramming-coast-guard-04052020080735.html?_x_tr_sl=vi&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=nui,sc; Drake Long, “US Condemns Sinking of Vietnam Fishing Vessel by Chinese Coast Guard,” Radio Free Asia, Apr. 6, 2020, <https://www.rfa.org/english/news/china/vietnam-southchinasea-04062020154618.html>; “Fishermen Tell Stories of Being Rammed and Sunk by Chinese Ships in the Paracels,” Ngu dân kể chuyện bị tàu Trung Quốc đâm chìm ở Hoàng Sa, Than Nien, May 4, 2020, <https://thanhvien.vn/ngu-dan-ke-chuyen-bi-tau-trung-quoc-dam-chim-o-hoang-sa-post943046.html>. (3) **Senegal**: “Fisherman Burned in Confrontation with Chinese Trawler,” Africa Defense Forum, Sept. 19, 2020, <https://adf-magazine.com/2020/11/fisherman-burned-in-confrontation-with-chinese-trawler/>. (4) **Mauritania**: “Mauritania: 3 Fishermen Were Killed After Their Boat Collided with a Chinese Ship,” 3 موريتانيا: هلاك صيادين إثر اصطدام قاربهم بسفينة صينية Skonic, Oct. 11, 2020, <https://skonic.com/en/%D9%85%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%AA%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A7-%D9%87%D9%84%D8%A7%D9%83-3-%D8%B5%D9%8A%D8%A7%D8%AF%D9%8A%D9%86-%D8%A5%D8%AB%D8%B1-%D8%A5%D8%B5%D8%B7%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D9%82%D8%A7%D8%B1%D8%A8/#fwdmSPPlayer0?catid=0&trackid=0>; “Mauritania: 3 Fishermen Died After Their Boat Collided with a Chinese Ship, and the Matter Worsened,” 3 موريتانيا: هلاك 3 صيادين إثر اصطدام قاربهم بسفينة صينية و الأمر يزيد تأسراً El Hayat, Oct. 10, 2020, https://www.elhayatonline-dz.translate.google.com/%D9%85%D9%88%D8%B1%D9%8A%D8%AA%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A7-%D9%87%D9%84%D8%A7%D9%83-3-%D8%B5%D9%8A%D8%A7%D8%AF%D9%8A%D9%86-%D8%A5%D8%AB%D8%B1-%D8%A5%D8%B5%D8%B7%D8%AF%D8%A7%D9%85-%D9%82%D8%A7%D8%B1%D8%A8/?_x_tr_sl=ar&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=nui,sc. (5) **Brazil**: Mikhail Voytenko, “Fishing Wars in South Atlantic. Chinese vs. Brazilian.,” FleetMon, Nov. 25, 2018, <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2018/24369/fishing-wars-south-atlantic-chinese-vs-brazilian/>.
- ² Kristine Sabillo, “Satellite Data: Chinese Vessel in Reed Bank Incident Often Went 'Dark',” ABS-CBN News, June 20, 2019, <https://news.abs-cbn.com/news/06/20/19/satellite-data-chinese-vessel-in-reed-bank-incident-often-went-dark>; “PH to Finally Get Compensation Offer for Gem-Ver Incident.”
- ³ “The Sinking of Gem-Ver.”
- ⁴ “Mauritania: 3 Fishermen Died After Their Boat Collided with a Chinese Ship, and the Matter Worsened.”; “Mauritania: 3 Fishermen Were Killed After Their Boat Collided with a Chinese Ship.”
- ⁵ “Mauritania: 3 Fishermen Were Killed After Their Boat Collided with a Chinese Ship.”
- ⁶ “Fishermen Tell Stories of Being Rammed and Sunk by Chinese Ships in the Paracels.”
- ⁷ “China Accused the Vietnamese Fishing Boat of Ramming the Coast Guard Ship, so It Sank.”

⁸ “A Senegalese Fisherman Burned Alive by Chinese off the Coast of Gambia,” Un pêcheur sénégalais brûlé vif par des Chinois, Fandene TV Facebook Page, Sept. 25, 2020, https://m.facebook.com/413024349490289/photos/a.454433722016018/777875543005166/?type=3&_rdr; Maria Diop, “Senegalese Fisherman Burned Alive by Chinese,” Seneweb.com, Sept. 25, 2020, <https://www.archyde.com/senegalese-fisherman-burned-alive-by-chinese/>.

⁹ “Fisherman Burned in Confrontation with Chinese Trawler.”

¹⁰ “Brazilian Ship Attacked by Chinese in Dispute for Tuna, Union Says,” Navio brasileiro é atacado por chineses em disputa por atum, diz sindicato, UOL, Nov. 27, 2018, https://noticias-uol-com-br.translate.google.com/cotidiano/ultimas-noticias/2018/11/27/navio-brasileiro-piratas-chineses-pesca-atum-rn.htm?_x_tr_sl=pt&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=nui,sc.

¹¹ See, for example, “The Chinese Embassy in Vietnam Has Expressed Its Stance on the US’s Offensive Speech Against China,” Đại sứ quán Trung Quốc tại Việt Nam tỏ rõ lập trường về ngôn luận công kích Trung Quốc của Mỹ, Consulate General of the People’s Republic of China in Da Nang, 中哈人民共和国驻岷港总领事馆, Oct. 31, 2020, https://www.fmprc.gov.cn/ce/cgdanang/vn/lgdt_3/t1831055.htm. “The Chinese Embassy Is Highly Concerned About the Collision Between a Philippine Fishing Vessel and a Hong Kong Freighter, and Requires the Investigation of the Cause,” 中使馆高度关注菲律宾渔船与香港货轮相撞事故, 要求查明原因, *The Paper*, 澎湃, 2020, https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_8056053; *The Development of China’s Marine Programs*, Permanent Mission of the People’s Republic of China to the United Nations and Other International Organizations in Vienna, (June 2), fmprc.gov, <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cgvienna/eng/ljzg/zfbps/t127404.htm>.

¹² See, for example, “China in America: Stop Baseless Criticism,” Tsina sa Amerika: Itigil ang walang batayang pagbatikos, CRI Filipino, Apr. 21, 2020, https://filipino-cri-cn.translate.google.com/301/2020/04/21/109s167325.htm?_x_tr_sch=http&_x_tr_sl=tl&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=nui,sc; “The Japanese Destroyer Collided with a Chinese Fishing Boat and Returned to Hong Kong. The Side of the Apron Was Knocked out of a Crack,” 日本驱逐舰与中国渔船相撞后返港 停机坪侧面被撞出裂口, *People’s Daily*, 人民日报, Apr. 14, <http://military.people.com.cn/n1/2020/0414/c1011-31672945.html>; “Vietnam Disrupts Chinese Company’s Exploration of Xisha Islands, Illegal — Chinese Ambassador to Australia,” Panggugulo ng Biyetnam sa paggagalugad ng kompanyang Tsino sa Xisha Islands, ilegal—embahador Tsino sa Australia, CRI Filipino, June 12, 2014, https://filipino-cri-cn.translate.google.com/301/2014/06/12/103s129276.htm?_x_tr_sch=http&_x_tr_sl=tl&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en-US&_x_tr_pto=nui,op,sc; “A Vietnamese Fishing Boat Sank While Harassing and Colliding with a Chinese Fishing Vessel in the Waters of China’s Xisha Islands-The Fishermen on Board Were Rescued,” Một tàu cá Việt Nam bị chìm trong khi quấy nhiễu và đâm va tàu cá Trung Quốc tại vùng biển quần đảo Tây Sa Trung Quốc-Các ngư dân trên tàu đã được cứu, CRI Vietnamese, May 27, 2014, <http://vietnamese.cri.cn/421/2014/05/27/1s199175.htm>.

¹³ “A Vietnamese Fishing Boat Sank While Harassing and Colliding with a Chinese Fishing Vessel in the Waters of China’s Xisha Islands-The Fishermen on Board Were Rescued.”

¹⁴ See, for example, “Press Release on the So-Called Collision of Fishing Boats Between China and the Philippines,” Embassy of the People’s Republic of China in the Republic of the Philippines, June 15, 2019, <http://ph.china-embassy.org/eng/sgfyrbt/t1672506.htm>; “The Ministry of Foreign Affairs Talks About the Collision of Chinese and Philippine Fishing Boats: I Believe the Two Sides Can Properly Handle the Matter,” 外交部谈中菲渔船相撞: 相信双方能够妥善处理此事, *Xinhua*, June 17, 2019, http://www.xinhuanet.com/world/2019-06/17/c_1124635672.htm; “Chinese and Philippine Fishing Boats Accidentally Collided: Not Suitable for Politicized Interpretation,” 中菲渔船意外相撞 外交部: 不宜政治化解读, *The Observer*, 观察者, June 17, 2019, https://www.guancha.cn/politics/2019_06_17_505980.shtml; “The Ministry of Foreign Affairs Talks About the Collision of Chinese and Philippine Fishing Boats: It Is Recommended to Initiate a Joint Investigation As Soon As Possible,” 外交部谈中菲渔船相撞事件: 建议尽快启动联合调查, *Xinhua*, 新华社, June 20, 2019, <http://www.xinhuanet.com/world/2019->

06/20/c_1124650679.htm; "The Ministry of Foreign Affairs Talks About the Collision of Chinese and Philippine Fishing Boats: I Believe the Two Sides Can Properly Handle the Matter."

¹⁵ "Press Release on the So-Called Collision of Fishing Boats Between China and the Philippines.;" "Philippines' Duterte says it's senseless to confront China in South China Sea," CGTN, July 23, 2019, <https://news.cgtn.com/news/2019-07-23/Duterte-defends-his-China-policy-in-annual-address--lykPleMGcg/index.html>; "Chinese and Philippine Fishing Boats Accidentally Collided: Not Suitable for Politicized Interpretation."

¹⁶ *1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*, International Maritime Organization, (June 26, 1992), UN, <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv8-english.pdf>.

¹⁷ *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)*, International Maritime Organization, <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx>.

¹⁸ *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*, International Maritime Organization, (1974), accessed Sept. 21, 2021, [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx).

¹⁹ Including laws, policies, regulations, and proposed regulations that prohibit the alleged activity within the PRC territorial waters and EEZ.

²⁰ New plan outlines measures for prevention of fishing vessel collisions, see: "The Ministry of Agriculture and Rural Affairs and the Ministry of Transport jointly launched a special action to prevent and curb collisions between commercial and fishing boats," 农业农村部交通运输部联合开展专项行动 防范遏制商渔船碰撞事故 Ministry of Agriculture and Rural Affairs, 农业农村部网站, July 29, 2021, http://www.gov.cn/xinwen/2021-07/29/content_5628103.htm.

²¹ *Decision of the People's Government of Hainan Province on Amending the "Regulations on the Administration of the Safety Production of Marine Fishing Vessels in Hainan Province"* (海南省人民政府关于修改〈海南省海洋渔船安全生产管理规定〉的决定), People's Government of Hainan Province (海南省人民政府) (Sept. 27, 2017), accessed Sept. 30, 2021, <https://www.hainan.gov.cn/hainan/dfzfgz/201710/c6d50c366b5b4e679d1222b11b63834b.shtml>.

This report was written by CNA's China and Indo-Pacific Security Affairs Division (CIP).

CNA's China and Indo-Pacific Security Affairs Division provides its sponsors with timely, data-based analyses on a wide range of security issues across the Indo-Pacific region, providing decision-makers the context they need to make informed choices and plans.

CNA is a not-for-profit research organization that serves the public interest by providing in-depth analysis and result-oriented solutions to help government leaders choose the best course of action in setting policy and managing operations.



Dedicated to the Safety and Security of the Nation

IIM-2021-U-031297-Final

3003 Washington Boulevard, Arlington, VA 22201

www.cna.org • 703-824-2000