

### Solutions

Pour résoudre les problèmes de stockage et de sécurité, les pêcheurs costaricains ont développé une méthode qui consiste à découper partiellement les ailerons de requins (sur environ les trois quarts de la longueur de l'aileron) et à les rabattre le long de la carcasse. Cette technique permet aux pêcheurs de préparer et de congeler les requins à bord sans prélever les ailerons.

### L'exemple des pratiques des navires congélateurs costaricains montre :

- ▶ que les requins peuvent être congelés avec leurs ailerons attachés tout en étant stockés de façon sûre et efficace ;
- ▶ qu'il n'est pas nécessaire de découper les ailerons de requins à bord pour utiliser efficacement toutes les parties des requins ; et
- ▶ que les arguments selon lesquels les bateaux congélateurs ne peuvent pas respecter la règle des ailerons naturellement attachés ne sont pas pertinents.

### Politique des ailerons attachés : une tendance responsable

Le Panama (pour la pêche industrielle), le Salvador et la Colombie font partie des pays d'Amérique Centrale qui ont adopté l'interdiction du prélèvement des ailerons de requins en mer, comme l'avait initialement fait le Costa Rica. La même stratégie est en place dans certaines régions d'Australie, aux États-Unis, à Oman et en Afrique du Sud (pour les requins capturés dans les eaux sud-africaines). Dans sa résolution de 2007 sur la viabilité des pêches, l'Assemblée générale des Nations Unies a encouragé les pays à étudier la politique des ailerons naturellement attachés pour mieux appliquer les interdictions de prélèvement des ailerons. L'UE a soutenu la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies. En octobre 2008, la politique des ailerons attachés a été adoptée par le biais d'une résolution du Congrès mondial de la conservation de l'UICN, qui a été adoptée à une vaste majorité.

Lors de la réunion annuelle 2009 de la CICTA, le Belize, le Brésil et les États-Unis ont présenté une proposition pour mettre un terme au prélèvement des ailerons de requins en mer pour les pêcheries de la CICTA.

### L'heure est venue pour l'interdiction européenne du finning de passer à la vitesse supérieure

#### SHARK ALLIANCE

Shark Alliance est une coalition mondiale, à but non lucratif, d'organisations non-gouvernementales ayant pour mission le renouvellement et la conservation des populations de requins en améliorant les politiques de conservation.

Shark Alliance se concentre sur l'obtention des points suivants :

- ▶ des quotas de pêche en accord avec les recommandations scientifiques et les mesures préventives, incluant des politiques plus fermes pour empêcher la pratique du *finning* ;
- ▶ des recommandations en termes de protection et de conservation pour les requins grâce à la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) ;
- ▶ une résolution des Nations Unies qui inclut un calendrier ambitieux pour la mise en place du Plan d'action international pour les requins et énonce les risques encourus en cas de non-respect.

Rendez-vous sur [www.sharkalliance.org](http://www.sharkalliance.org)

Le concept a été soutenu par le Panama et le Mexique. Bien que l'opposition de l'UE et du Japon ait entraîné son rejet, cette proposition innovante montre que les nations qui pêchent sont de plus en plus nombreuses à accepter la stratégie des ailerons naturellement attachés.

### CONCLUSION

Les arguments qui ont assoupli l'interdiction du finning par l'UE grâce à une dérogation problématique ne tiennent plus la route. Les navires des principaux fournisseurs d'ailerons de requins de l'UE débarquent déjà des requins frais avec leurs ailerons attachés ainsi que des morceaux de requins congelés ensemble, en même temps, dans le même port.

L'exemple costaricain montre que le fait de découper partiellement et de rabattre les ailerons est une stratégie viable pour que les navires congélateurs respectent la politique des ailerons naturellement attachés. Il n'est donc pas nécessaire de remettre en question l'interdiction européenne du finning par le biais de permis qui autorisent le prélèvement des ailerons de requins en mer.

L'heure est venue pour l'interdiction européenne du finning de passer à la vitesse supérieure. Les responsables européens de la pêche renforcent actuellement la législation européenne en matière de finning, comme promis dans le Plan d'action communautaire pour les requins. Les États membres sont des acteurs clés de ce processus.

Pour garantir qu'un terme soit mis à la pratique du finning par les navires de l'UE et pour donner un meilleur exemple au reste du monde :

- ▶ la Commission européenne et le Conseil doivent s'assurer que les dérogations à l'interdiction du finning sont éliminées ;
- ▶ les États membres de l'UE doivent soutenir l'action susmentionnée et, entre-temps, s'assurer que l'octroi et le renouvellement des permis spéciaux sont attentivement étudiés et accordés uniquement lorsque c'est justifié, conformément à la loi.



Requins à Vigo, Espagne, septembre 2008

## APPLICATION DES INTERDICTIONS DE PRÉLÈVEMENT DES AILERONS: Pour de meilleures réglementations en Europe

**Les flottes de pêche européennes sont parmi les plus importantes du monde en ce qui concerne la pêche et le commerce des requins. C'est principalement le fait de centaines de palangriers espagnols et portugais qui capturent différentes espèces de requins océaniques et exportent leurs ailerons vers l'Asie.**

Les ailerons, utilisés dans la «soupe aux ailerons de requin», atteignent généralement des prix beaucoup plus élevés que la chair de requin. Cette différence économique incite les pêcheurs à découper les ailerons de requins et à rejeter les carcasses à la mer. Cette pratique gaspilleuse est appelée «finning».

Bien que le Conseil de l'Union européenne (UE) ait agi pour interdire le finning en 2003, une « dérogation » dans le règlement concerné (CE 1185/2003) permet aux navires de pêche de l'UE d'obtenir des permis spéciaux pour continuer à prélever les ailerons de requins en mer. Les pêcheurs doivent justifier de la nécessité de la découpe des ailerons et de l'utilisation de toutes les parties des requins pour pouvoir prétendre à de tels permis. Ces dernières années, l'Allemagne et le Royaume-Uni ont cessé d'octroyer des permis à leurs navires, dans l'intérêt de la stricte application

de l'interdiction européenne du finning. Seuls l'Espagne et le Portugal délivrent désormais des permis pour la découpe des ailerons de requins. L'Espagne octroie la plupart des permis, assez pour permettre à pratiquement deux tiers de sa flotte de palangriers de déroger au règlement européen sur le prélèvement des ailerons.

### FAILLES DANS LE RÈGLEMENT DE L'UE

Dans le cadre des permis spéciaux européens de prélèvement des ailerons, la quantité des ailerons de requins conservés ne peut pas excéder 5 % du poids total du requin. Ce «ratio ailerons-carcasse» a pour objectif d'éviter le finning en garantissant que la quantité des ailerons débarqués est proportionnelle à la quantité des carcasses débarquées. Le ratio de l'UE est toutefois l'un des plus importants, et donc un des plus souples, du monde. La nature théorique du ratio pose également problème : la plupart des requins ne sont pas conservés «entiers» mais «préparés» (étetés et vidés) en mer, ce qui signifie que seul le poids du requin traité peut être contrôlé au port.

Une autre faille dans le règlement permet aux pêcheurs de débarquer les ailerons et les carcasses de requins séparément dans des ports différents.

# Conseil des experts : laisser les ailerons sur la carcasse

**Le Groupe de spécialistes des requins de l'UICN (Union internationale pour la conservation de la nature) conseille depuis longtemps de ramener les requins au port sans couper les ailerons pour éviter la mortalité excessive et le gaspillage associés au finning. Un document scientifique de 2006 sur les ratios des ailerons, rédigé pour la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA), stipule que « la seule méthode garantie pour éviter le prélèvement des ailerons de requins est de débarquer les requins avec tous les ailerons attachés ». \* En effet, la plupart des experts des requins s'accordent à dire que cette approche simple et claire est le moyen le plus fiable pour appliquer l'interdiction du prélèvement des ailerons.**

## ANALYSE 2007

Lors d'un atelier technique en 2007\*\*, des scientifiques de haut niveau et d'autres experts des requins ont examiné le ratio ailerons-carcasse de l'UE et ont conclu que :

- ▶ les ratios ailerons-carcasse sont compliqués et généralement inadéquats ;
- ▶ les différences dans les techniques de découpe et la variabilité dans la taille et la valeur des ailerons peuvent engendrer un prélèvement des ailerons en deçà des ratios ;
- ▶ les ratios définis sur la base des conseils scientifiques les plus stricts exacerbent ces problèmes.

## RECOMMANDATIONS

Ces experts ont recommandé que l'UE remplace le ratio ailerons-carcasse par une disposition selon laquelle les requins doivent être débarqués avec leurs ailerons attachés (l'équivalent du règlement européen actuel sans la dérogation). Le groupe a noté que, en plus d'être directe, la politique « des ailerons attachés » permet :

- ▶ de REDUIRE la charge de l'application du règlement ;
- ▶ d'AMELIORER les informations sur les espèces et les quantités de requins débarqués ;
- ▶ d'ELIMINER les incertitudes (mélange des carcasses et des ailerons de différents animaux) ;
- ▶ d'AUGMENTER la valeur économique des produits à base de requins.

## CONSEILS 2009

En 2009, le groupe de travail sur les écosystèmes et les prises accessoires de la Commission des thons de l'océan Indien (CTOI) a recommandé que le ratio ailerons-carcasse de la CTOI soit remplacé par une disposition selon laquelle les requins doivent être débarqués avec leurs ailerons attachés. Le groupe de travail sur les écosystèmes et les prises accessoires basait ce conseil sur les conclusions selon lesquelles une telle politique était la meilleure façon d'empêcher le prélèvement des ailerons et de faciliter la collecte de statistiques de pêche et d'informations biologiques précises.

## EFFORTS DE L'UE POUR MODIFIER LES RÈGLES DE PRÉLÈVEMENT DES AILERONS

En février 2009, avec la publication de son Plan d'action communautaire pour les requins, la Commission européenne a annoncé son intention de renforcer l'interdiction européenne du prélèvement des ailerons de requins et a indiqué qu'elle souhaitait que les nouvelles normes plus strictes s'appliquent partout dans le monde. La Commission a souligné que le prélèvement des ailerons de requins sur les bateaux est généralement interdit et a promis des règles plus strictes pour réglementer les exceptions à cette réglementation, notamment une disposition selon laquelle les ailerons et les carcasses de requins doivent être débarqués dans le même port, en même temps.

Toutefois, un mois plus tard, l'UE a tenté d'assouplir l'interdiction du prélèvement des ailerons de la CTOI en remplaçant le ratio ailerons-carcasse par une méthode non testée consistant à placer les ailerons découpés dans des sacs en plastique, se démarquant ainsi de son tout nouveau plan pour les requins. Plus de 70 groupes écologistes, récréatifs et scientifiques se sont opposés à la proposition, qui a finalement été rejetée.

Dans les conclusions officielles en avril 2009, le Conseil des ministres de la pêche de l'UE a adopté le Plan de la Commission sur les requins et a concédé qu'il « fallait agir » concernant la législation existante. Le Conseil a encouragé la Commission à « apporter une attention particulière au problème du finning » et à « donner la priorité à la proposition rapide » d'amendements pour le règlement de l'UE sur le finning.

## SUPPRESSION DES FAILLES

Aujourd'hui, l'industrie de la pêche et les représentants des gouvernements espagnol et portugais sont les principaux obstacles au renforcement de l'interdiction européenne du prélèvement des ailerons. Les arguments qu'ils avancent pour prélever les ailerons de requins en mer et débarquer les ailerons séparément des carcasses de requins peuvent toutefois être facilement contrés.

## Les parties des requins doivent être débarquées simultanément

Les pêcheurs espagnols affirment que le fait de débarquer les parties de requins séparément est nécessaire pour tirer avantage des différents marchés sur lesquels ces parties de requins sont vendues. En fait, les ailerons et les carcasses de requins des navires espagnols et portugais sont déjà souvent débarqués ensemble et vendus ensuite sur différents marchés. Les requins frais de ces flottes sont généralement débarqués avec leurs ailerons attachés alors que les

\* Cortés, E. et Neer, J.A., 2006. Cortés, E. et Neer, J.A., 2006. Réévaluation préliminaire de la validité du ratio du poids ailerons-carcasse de requins de 5 %. Collect. Vol. Sci. Pac. ICCAT 59 (3) : 1025-1036.

\*\* Rapport complet, Hareide, N.R., J. Carlson, M. Clarke, S. Clarke, J. Ellis, S. Fordham, S. Fowler, M. Pinho, C. Raymakers, F. Serena, B. Seret et S. Polti. 2007. European Shark Fisheries : a preliminary investigation into fisheries, conversion factors, trade products, markets and management measures (Les pêches européennes de requins : étude préliminaire sur les pêches, les facteurs de conversion, les produits commercialisés, les marchés et les mesures de gestion) European Elasmobranch Association, disponible à l'adresse [http://www.lenfestocean.org/publications/shark\\_finning.html](http://www.lenfestocean.org/publications/shark_finning.html)

carcasses et les ailerons de requins congelés sont débarqués ensemble dans le même port (principalement Vigo ou Las Palmas, en Espagne). La viande de requin est généralement vendue en Europe (principalement en Italie), alors que les ailerons sont envoyés sur les marchés asiatiques (généralement à Hong Kong ou en Chine continentale). Bien qu'il existe des exceptions, ces pratiques montrent que le débarquement des ailerons et des carcasses ensemble n'est pas seulement possible mais également pratique.

## Les requins doivent être débarqués avant que leurs ailerons ne soient coupés

Les scientifiques, les écologistes et un nombre croissant d'autorités régulatrices s'accordent sur le fait que l'interdiction du prélèvement des ailerons de requins en mer est, de loin, la meilleure méthode pour faire appliquer les interdictions du finning. Les principaux arguments contre cette saine stratégie se basent sur les besoins des bateaux congélateurs. L'industrie indique que le fait de congeler les requins sans découper leurs ailerons peut causer des problèmes, car des animaux rigides et intacts avec des ailerons coupants dépassant de la carcasse peuvent être dangereux à manipuler et prendre trop de place dans la zone de stockage du navire. Les pêcheurs costaricains ont toutefois relevé les mêmes défis grâce à une solution technique simple impliquant une découpe partielle des ailerons.

## L'EXEMPLE DU COSTA RICA

**Le Costa Rica, encouragé par des écologistes locaux, a été l'un des premiers pays à interdire le prélèvement des ailerons de requins et a ouvert la voie vers la stratégie préférable des ailerons attachés naturellement au corps. Les réglementations et les systèmes de mise en œuvre associés ont évolué au fil des ans, passant d'un système de ratio de poids ailerons-carcasse à des dispositions plus efficaces qui stipulent que les ailerons doivent rester naturellement attachés au corps du requin.**

## Similitudes

Les pêcheurs européens à la palangre à bord des bateaux congélateurs espagnols et portugais capturent des requins pratiquement de la même manière que les pêcheurs costaricains. Comme au sein de l'UE, les ailerons et les carcasses de requins issus de la pêche costaricaine sont vendus sur différents marchés : la viande est dirigée vers des établissements locaux alors que les ailerons sont envoyés en Asie. L'expérience costaricaine nous offre un exemple utile pour résoudre les problèmes pressentis par les pêcheurs de l'UE car les pêcheurs des bateaux congélateurs costaricains avaient avancé les mêmes arguments contre la réglementation du Costa Rica.

Photos 1-4: Débarquement de requins congelés depuis un palangrier congélateur du Costa Rica. Les ailerons sont entaillés partiellement mais toujours attachés et rabattus sur la carcasse. 25 avril 2007, Dock Coopeimpesa, Puntarenas, Costa Rica.

