



CONVENTION SUR LES ESPÈCES MIGRATRICES

UNEP/CMS/Résolution 14.5

Français

Original : Anglais

RÉDUIRE LE RISQUE DE COLLISION AVEC LES NAVIRES POUR LA MÉGAFAUNE MARINE

Adoptée par la Conférence des Parties lors de sa 14^e réunion (Samarcande, février 2024)

Rappelant l'Article III(4) de la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (CMS), qui implique que « les Parties qui sont des États de l'aire de répartition d'une espèce migratrice figurant à l'Annexe I s'efforcent : a) de conserver et, lorsque cela est possible et approprié, de restaurer ceux des habitats de ladite espèce qui sont importants pour écarter de cette espèce le danger d'extinction, b) de prévenir, d'éliminer, de compenser ou de minimiser, lorsque cela est approprié, les effets négatifs des activités ou des obstacles qui constituent une gêne sérieuse à la migration de ladite espèce ou qui rendent cette migration impossible ; et c) lorsque cela est possible et approprié, de prévenir, de réduire ou de contrôler les facteurs qui mettent en danger ou risquent de mettre en danger davantage ladite espèce, notamment en contrôlant strictement l'introduction d'espèces exotiques ou en surveillant ou éliminant celles qui ont déjà été introduites »,

Rappelant en outre que la Résolution 10.15 (Rev.COP12) *Programme de travail mondial pour les cétacés*, aborde les collisions avec les navires comme une menace pour les cétacés et invite les Parties à faciliter la formulation de résolutions thématiques portant sur les menaces prioritaires pour la COP13 et la COP14,

Reconnaissant l'augmentation significative du trafic maritime au cours des dernières années, qui a conduit à une augmentation correspondante du risque de collisions avec des navires pour la mégafaune marine inscrite aux Annexes de la CMS,

Rappelant aux Parties qu'un « État de l'aire de répartition » par rapport à une espèce migratrice particulière signifie tout État qui exerce sa juridiction sur une partie quelconque de l'aire de répartition de cette espèce migratrice, ou un État dont les navires battant son pavillon procèdent à des prélèvements sur cette espèce en dehors des limites de sa juridiction nationale,

Notant les impacts négatifs des collisions avec les navires sur la conservation de la mégafaune marine, notamment la mortalité, les blessures et le déclin des populations,

Reconnaissant le travail en cours entrepris par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour réduire le risque de collision entre les navires et les espèces marines sauvages, par des mesures figurant dans les directives de l'OMI (MEPC.1Circ.674), telles que les zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA), des mesures d'organisation du trafic maritime telles que les dispositifs de séparation du trafic (TSS) et les zones à éviter (ATBA),

Reconnaissant le travail de la Commission baleinière internationale (CBI) en ce qui concerne le risque de collision avec des navires pour les baleines, les dauphins et les marsouins,

Se félicitant des Résolutions 7.12 et 8.18 de l'ACCOBAMS qui traitent des collisions avec les navires et des mesures prises pour réduire le risque de collisions pour les baleines menacées dans la zone de l'Accord,

Se félicitant également de la création récente d'une zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA) dans le nord-ouest de la mer Méditerranée, lors de la réunion MEPC80 de l'OMI, qui, pour la première fois, a permis d'établir une PSSA dans le but de réduire le risque de collisions pour des espèces de baleines menacées. La PSSA nouvellement créée comprend une zone définie comme zone importante pour les mammifères marins (IMMA) lors de l'atelier régional de 2016,

Rappelant que les mesures les plus efficaces sont celles qui séparent les baleines des navires ou qui réduisent au moins leur présence simultanée dans les mêmes zones, lorsqu'il est possible d'adopter de telles mesures (en utilisant, notamment, des dispositifs de séparation du trafic), et que lorsqu'il n'est pas possible de séparer les baleines des navires, la seule mesure susceptible de faire diminuer les collisions mortelles avec la plupart des baleines de grande taille consiste à réduire la vitesse, et

Reconnaissant la nécessité d'une action immédiate et efficace pour réduire le risque de collision avec des navires pour la mégafaune marine,

*La Conférence des Parties à la
Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage*

1. *Prie instamment* les Parties d'adopter des mesures pour réduire le risque de collision des navires avec la mégafaune marine, notamment les mammifères marins, les tortues marines, les requins et les raies, en appliquant les pratiques et les technologies les plus efficaces, en veillant à ce que les mesures d'atténuation soient fondées sur les meilleures données scientifiques disponibles afin d'obtenir des résultats positifs en matière de conservation ;
2. *Encourage* les Parties à proposer les principales zones de regroupement et les couloirs de migration connus de la mégafaune marine vulnérable, où le risque de collision avec des navires est important, pour y appliquer des mesures appropriées adoptées par l'OMI afin d'éviter ce risque. Ces mesures peuvent inclure des dispositifs appropriés de séparation du trafic ou de limitation de la vitesse (TSS ou ATBA) ou d'autres mesures jugées efficaces pour la zone. Les zones importantes pour les mammifères marins (IMMA), les zones importantes pour les requins et les raies (AIRR) et les zones importantes pour les tortues marines (IMTA) doivent être prises en compte, parmi d'autres ressources, pour déterminer ces zones marines ;
3. *Prie instamment* les Parties d'envisager l'intégration de ces zones dans des désignations plus larges d'aires marines protégées (AMP), également en vue de mettre en œuvre la Cible 3 du Cadre mondial de la diversité biologique de Kunming-Montréal adopté par les Parties à la Convention sur la diversité biologique (CDB) lors de leur 15^e réunion de la Conférence des Parties appelant à « faire en sorte que, d'ici à 2030, au moins 30 pour cent des zones terrestres et des eaux intérieures, ainsi que des zones marines et côtières, en particulier les zones d'une grande importance pour la biodiversité et les fonctions et services écosystémiques, soient dûment conservées et gérées grâce à la mise en place d'aires protégées écologiquement représentatives, bien reliées et équitablement gérées et à d'autres mesures efficaces de conservation par zone, et veiller à créer les moyens nécessaires à cette fin, tout en reconnaissant les territoires autochtones et traditionnels, s'il y a lieu, et en intégrant les zones concernées dans les paysages terrestres et marins plus vastes et les océans, en

veillant en outre à ce que l'utilisation durable, lorsqu'elle est appropriée dans ces zones, soit pleinement compatible avec les objectifs de conservation, et respecte les droits des peuples autochtones et des communautés locales, y compris concernant leurs territoires traditionnels » ;

4. *Accepte* de promouvoir et de soutenir le développement et la mise en œuvre des meilleures pratiques pour réduire le risque de collision des navires avec la mégafaune marine, y compris, sans toutefois s'y limiter :
 - a. des limitations de vitesse dans les zones où la mégafaune marine est très active ;
 - b. l'utilisation de technologies telles que les systèmes de détection acoustique pour détecter et éviter la mégafaune marine ; et
 - c. la sensibilisation et la formation des équipages de navires à la conservation de la mégafaune marine et à la prévention des collisions avec les navires ;
5. *Prie instamment* les Parties d'encourager l'industrie du transport maritime à prendre des mesures proactives pour réduire le risque de collision des navires avec la mégafaune marine ;
6. *Prie* les Parties d'examiner et d'actualiser leurs lois, réglementations et politiques nationales relatives à la conservation de la mégafaune marine et à la réduction des collisions avec les navires, le cas échéant, afin d'en assurer l'efficacité et l'alignement sur la présente résolution ;
7. *Encourage vivement* les Parties à coopérer entre elles, avec les organisations pertinentes et les parties prenantes pour promouvoir et soutenir la mise en œuvre de mesures visant à réduire le risque de collisions des navires avec la mégafaune marine, notamment en partageant des informations sur les meilleures pratiques et les enseignements tirés, en collaborant à la recherche et au suivi de la mégafaune marine et des collisions avec les navires, et en promouvant la coopération et la coordination internationales sur la conservation de la mégafaune marine et la réduction des collisions avec les navires ;
8. *Invite* les Parties, l'industrie et les autres parties prenantes à communiquer des informations sur les collisions de navires avec des cétacés à la base de données « Ship Strikes Database » de la CBI ;
9. *Invite* les Parties à travailler avec l'OMI pour utiliser leurs outils de gestion (p. ex. les ATBA ou les PSSA) afin de réduire les collisions entre les navires et la mégafaune marine, en reprenant l'exemple des PSSA du nord-ouest de la Méditerranée ;
10. *Charge* le Secrétariat de faciliter l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre les Parties, les organisations concernées et les parties prenantes ; et
11. *Adopte* le document d'orientation spécifique à l'espèce *Orientations sur la réduction du risque de collision avec les navires pour les requins-baleines* (*Rhincodon typus*) joint en annexe à la présente résolution.

ORIENTATIONS SUR LA RÉDUCTION DU RISQUE DE COLLISION AVEC DES NAVIRES POUR LES REQUINS-BALEINES (*Rhincodon typus*)

Sur la base du rapport de la CMS intitulé *Réduire les collisions entre les navires et les requins-baleines – Comprendre la menace croissante qui pèse sur le plus grand poisson de la planète*¹ ([COP14/Inf.27.2.3](#)).

Il est recommandé aux Parties qui sont des États de l'aire de répartition des requins-baleines de prendre les mesures suivantes :

1. Définir et mettre en œuvre des mesures d'atténuation appropriées dans les zones centrales de l'habitat du requin-baleine

En raison du besoin urgent de mesures de conservation, les États de l'aire de répartition sont encouragés à mettre en place des mécanismes pour réduire le risque de collision entre les navires et les requins-baleines. Ils devront étudier la meilleure approche à adopter dans leurs zones centrales d'habitat du requin-baleine, en consultation avec des chercheurs et l'industrie du transport maritime. Les États de l'aire de répartition devront fonder les mesures d'atténuation sur les meilleures données scientifiques disponibles afin de garantir des résultats positifs en matière de conservation.

2. Désigner les zones centrales de présence des requins-baleines comme zones à éviter (ATBA) ou envisager des dispositifs de séparation du trafic pour éviter ces zones centrales sous l'égide de l'OMI

Étant donné la taille relativement petite des zones centrales de l'habitat du requin-baleine (~116 km² en moyenne) et les conséquences limitées de légères modifications des routes maritimes sur le temps de navigation, cette approche serait la plus rentable et aurait un effet fort sur la conservation. Les zones à éviter (ATBA) pour les requins-baleines devraient être intégrées dans des désignations plus larges d'aires marines protégées (AMP), soutenant l'effort mondial actuel visant à protéger 30 % des océans d'ici 2030.

3. Envisager des dispositifs de séparation du trafic (DST) lorsque la désignation de zones à éviter n'est pas possible

La restriction des voies maritimes de transport réduira la surface des zones présentant un risque élevé de collision avec des navires. Il peut s'agir d'une autre option sur les sites d'agrégation² des requins-baleines relativement étendus, comme le golfe du Mexique, où la mise en place de zones à éviter n'est peut-être pas réalisable.

¹ Araujo G, Rohner CA & Womersley FC (2023). « *Limiting global ship strike on whale sharks: Understanding an increasing threat to the world's largest fish* », préparé pour la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (CMS), 74 pp.

² Les sites d'agrégation de requins-baleines font référence à des sites particuliers ou à des hauts lieux dans les régions tropicales et subtropicales où un grand nombre de requins-baleines se rassemblent de manière prévisible, ce qui les rend facilement accessibles aux chercheurs. Ces sites d'agrégation sont dispersés dans différents lieux. Ces agrégations se caractérisent par trois aspects essentiels à l'atténuation des collisions avec les navires : la prévisibilité de leur apparition, l'utilisation intensive des eaux de surface par les requins-baleines et la séparation observée des populations au sein de l'espèce.

4. Limiter la vitesse dans les zones centrales de présence du requin-baleine

Une limite de vitesse inférieure ou égale à 10 nœuds peut potentiellement réduire la mortalité due aux collisions entre navires et requins-baleines. Ce mécanisme constitue également une modification moins importante de la navigation des navires que le changement d'itinéraire et a ainsi plus de chances d'être accepté par les parties prenantes du secteur du transport maritime. Des zones de circulation lente peuvent être imposées à tous les navires, y compris les petits. Compte tenu de l'empreinte spatiale réduite des zones de circulation lente, il en découlerait des avantages similaires à ceux de la désignation de zones à éviter.

5. Créer des réseaux d'alerte avec des zones d'évitement temporaires

Soutenues par le grand public en leur qualité de scientifiques citoyens, les observations de requins-baleines pourraient être communiquées à un large éventail d'utilisateurs de bateaux afin de créer des zones d'exclusion temporaire des bateaux. De même, le suivi par satellite des requins-baleines au sein des agrégations pourrait aider à créer des zones d'évitement en temps quasi réel. Cela contribuerait également au suivi général de l'espèce à des échelles spatiales plus larges, fournissant des données inestimables sur la saisonnalité, l'abondance et l'utilisation des sites.

6. Création d'une base de données centralisée pour documenter les collisions des navires avec les requins-baleines

Avec l'augmentation du nombre de grands navires, il sera essentiel de comprendre le niveau d'impact pour élaborer des stratégies d'atténuation. Une base de données centralisée, qui pourrait exploiter la base de données mondiale existante, Sharkbook.ai, faciliterait le suivi à long terme de cette menace. La coordination avec la base de données Ship Strikes Database de la CBI pourrait être utile pour une gestion holistique future.

7. Sensibiliser davantage le secteur du transport maritime et le public à ce problème

La réduction effective des collisions entre les navires et les requins-baleines nécessitera la collaboration des parties prenantes de l'industrie, des pouvoirs publics et du secteur de la conservation. Cette menace étant largement inconnue en dehors de la communauté de la recherche sur les requins-baleines, la sensibilisation constituera une première étape importante, notamment en engageant des conversations directes avec l'industrie du transport maritime.

8. Utiliser une gestion adaptative, suivre et évaluer les stratégies d'atténuation

Toute mesure d'atténuation visant à réduire les collisions entre les navires et les requins-baleines devra faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation. Il s'agira notamment du respect des dispositions réglementaires (volontaires ou non) établies par les États de l'aire de répartition, tels que le respect des dispositifs de séparation du trafic ou de zones à éviter, ainsi que le partage des données et les rapports des observateurs. Le transport maritime augmentant et les espèces se déplaçant en réponse au changement climatique, une approche de gestion adaptative est nécessaire. Cela signifie que les stratégies d'atténuation convenues devront être évaluées, revues et actualisées au cours du temps.