**COLLISIONS AVEC LES NAVIRES**

UNEP/CMS/COP14/Doc.27.2.3/Rev.1

*(Préparé par le Groupe de travail sur les espèces aquatiques)*

PROJET DE RÉSOLUTION

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

*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 l'élaboration de résolutions thématiques traitant des 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 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 de l'aire de répartition de cette espèce migratrice, ou un État dont les navires battant son pavillon sont engagés dans la capture de cette espèce migratrice 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 les risques 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 avec les baleines menacées dans la zone protégée par 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 avec des espèces de baleines menacées. La PSSA nouvellement créée comprend une zone définie comme 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 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 des navires avec 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 à 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 jugées 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 pour la diversité biologique de Kunming à Montréal qui a été adopté par les Parties à la Convention sur la diversité biologique (CDB) lors de leur 15e Conférence des Parties appelant à « faire en sorte et permettre que, d'ici à 2030, au moins 30 % des zones terrestres, des eaux intérieures et des zones côtières et marines, en particulier les zones revêtant une importance particulière pour la biodiversité et les fonctions et services écosystémiques, soient effectivement conservées et gérées par le biais de systèmes d'aires protégées écologiquement représentatifs, bien reliés et gérés de manière équitable, et d'autres mesures efficaces de conservation par zone, en reconnaissant les territoires autochtones et traditionnels, le cas échéant, et intégrés dans des paysages terrestres, marins et océaniques plus vastes, tout en veillant à ce que toute utilisation durable, le cas échéant dans ces zones, soit pleinement compatible avec les résultats de la conservation, en reconnaissant et en respectant les droits des peuples autochtones et des communautés locales, y compris sur 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 :
	1. Des limitations de vitesse dans les zones où la mégafaune marine est très active;
	2. L'utilisation de technologies telles que les systèmes de détection acoustique pour détecter et éviter la mégafaune marine ; et
	3. 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 à 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 avec les navires pour la mégafaune marine, notamment en partageant des informations sur les meilleures pratiques et les enseignements tirés, en collaborant à la recherche et à la surveillance 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 avec des navires impliquant 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 (par exemple 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 des navires pour les requins baleines (Rhincodon typus)* joint en annexe [...] à la présente résolution.

[Projet d'annexe à la 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]](#footnote-2)([COP14/Inf.27.2.3](https://www.cms.int/fr/node/24301)).

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

1. **Identifier et mettre en œuvre des mesures d'atténuation appropriées dans les zones d'habitat principal du requin-baleine**

En raison du besoin pressant de mesures de conservation, les États de l'aire de répartition sont encouragés à mettre en place des mécanismes pour réduire le risque de collisions avec des navires sur les requins baleines. Ils devraient étudier la meilleure approche pour leurs zones d'habitat principal du requin baleine, en consultation avec les chercheurs et l'industrie du transport maritime. Les États de l'aire de répartition doivent fonder les mesures d'atténuation sur les meilleures données scientifiques disponibles garantissant des résultats positifs en matière de conservation.

1. **Désigner les zones centrales pour les requins baleines comme zones à éviter (ATBA) ou envisager des dispositifs de séparation du trafic pour éviter les zones d’habitat principal sous l'égide de l'OMI**

Étant donné la taille relativement petite des zones d'habitat principal (~116 km² en moyenne) et l'impact limité sur transport maritime le temps de petites modifications des voies de transport maritime, cette approche serait la plus rentable et aurait un impact élevé sur la conservation. Les zones à éviter (ATBA) pour les requins baleines devraient être intégrées dans des désignations plus larges des aires marines protégées (AMP), soutenant l'effort mondial actuel visant à protéger 30 % des océans d'ici 2030.

1. **Envisager des dispositifs de séparation du trafic (DST) lorsque les ATBA ne sont pas possibles**

Le rétrécissement des voies maritimes de transport réduira la taille des zones présentant un risque élevé de collision avec des navires. Il peut s'agir d'une autre option dans les constellations[[2]](#footnote-3) ayant une zone relativement étendue, comme le golfe du Mexique, où les ATBA ne sont peut-être pas réalisables.

1. **Limiter la vitesse dans les zones centrales pour le requin baleine**

Une limite de vitesse inférieure ou égale à 10 nœuds peut potentiellement réduire la mortalité due aux collisions des navires avec les requins baleines. Ce mécanisme constitue également une modification moins importante de la navigation des navires que le changement d'itinéraire et est dès lors plus susceptible d'être accepté par les parties prenantes du secteur du transport maritime. Des zones de circulation lente peuvent être imposées à tous les navires, notamment les petits. Compte tenu de l'empreinte spatiale réduite des zones de circulation lente, des avantages similaires découleraient de la désignation d'ATBA.

1. **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 des bateaux temporaires. De même, le suivi par satellite des requins baleines au sein des constellations pourrait aider à créer des zones d'évitement en temps quasi réel. Cela contribuerait également à la surveillance générale du requin baleine à des échelles spatiales plus larges, fournissant des données inestimables sur la saisonnalité, l'abondance et l'utilisation des sites.

1. **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 peut être utile pour la gestion holistique de à l'avenir

1. **Sensibiliser davantage le secteur du transport maritime et le public à cette question**

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. Étant donné que cette menace est largement inconnue en dehors de la communauté de recherche sur les requins baleines, la sensibilisation constituera une première étape importante, notamment en engageant des conversations directes avec l'industrie du transport maritime.

1. **Utiliser une gestion adaptative, contrôler 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 évaluation. Il s'agira notamment de la conformité, du respect des dispositions réglementaires (volontaires ou non) établis par les États de l'aire de répartition, tels que le respect des dispositifs de séparation du trafic ou des ATBA, ainsi que le partage des données et les rapports des observateurs. Étant donné que le transport maritime augmente et que les espèces se déplacent en réponse au changement climatique, une approche de gestion adaptative est nécessaire. Cela signifie qu'il faut évaluer les stratégies d'atténuation convenues et les revoir et les mettre à jour au fil du temps.

PROJETS DE DÉCISIONS

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

***Décision à l’adresse des Parties qui sont des États de l'aire de répartition[[3]](#footnote-4) des espèces de mégafaune marine inscrites aux annexes de la CMS qui sont sujettes à des collisions avec des navires***

14.AA Les Parties qui sont des États de l'aire de répartition sont priées de :

1. S'adresser aux parties prenantes concernées par les activités de navires commerciaux, de plaisance ou autre afin d'encourager le signalement systématique de tous les incidents de collision avec des baleines, des dauphins ou des marsouins à la base de données Ship Strikes Database de la Commission baleinière internationale ;
2. Examiner et appliquer, le cas échéant, les conclusions [et les recommandations] du rapport de la CMS intitulé *Limiting Global Ship Strike on Whale Sharks - Understanding an increasing threat to the world’s largest fish* (Réduire les collisions entre les navires et les requins baleines – Comprendre la menace croissante qui pèse sur le plus grand poisson de la planète) ;
3. Collaborer avec d'autres États de l'aire de répartition à la mise en œuvre des *Orientations* *sur la réduction du risque de collision avec des navires pour les requins baleines* figurant en annexe à la Résolution 14.[ ] *Réduire le risque de collision avec les navires pour la mégafaune marine* ;
4. Faire rapport à la 15e session de la Conférence des Parties sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la décision au moyen de leurs Rapports nationaux.

***Décision à l’adresse du Conseil scientifique***

14.BB Le Conseil scientifique est prié, sous réserve de la disponibilité de ressources externes :

1. d’examiner les rapports soumis par les Parties dans le cadre de leurs Rapports nationaux sur la mise en œuvre des paragraphes a) à c) de la Décision 14.AA et de formuler des recommandations aux Parties ;
2. de travailler en collaboration avec la CBI et l’Organisation maritime internationale (OMI) afin d’identifier les zones où les cétacés inscrits aux annexes de la CMS courent un risque élevé de collision avec les navires, notamment en cartographiant les voies de transport maritime par rapport aux aires importantes pour les mammifères marins (IMMA), d’élaborer des avis sur la mise en place de mesures de changement d'itinéraire appropriées, y compris l'évitement de certaines zones et/ou l'établissement de restrictions de la vitesse des navires pour les habitats clés des cétacés, et de formuler des recommandations aux Parties ;
3. d’évaluer le risque de collision pour d'autres taxons de la mégafaune marine inscrits aux annexes de la CMS qui sont susceptibles de subir des collisions avec des navires, et d’identifier les zones où les mesures de conservation sont les plus nécessaires, en prenant également en considération les informations disponibles sur les aires importantes pour les requins et les raies (ISRA) identifiées et de futures informations sur les zones importantes pour les tortues marines (IMTA) ;
4. de rendre compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre de cette Décision lors de la 15e session de la Conférence des Parties.

***Décision à l’adresse du Secrétariat***

14.CC Le Secrétariat, sous réserve de la disponibilité de ressources externes :

1. assiste le Conseil scientifique dans la mise en œuvre des paragraphes a) à c) de la Décision 14.BB ;
2. encourage la collaboration avec l’OMI en vue de réduire les collisions entre les navires et les espèces marines inscrites aux annexes de la CMS ;
3. communique les rapports suivants à l'OMI :
	1. Le rapport que le Conseil scientifique doit élaborer sur les zones présentant un risque élevé de collision avec des navires pour les cétacés et les recommandations sur les mesures d'atténuation appropriées ;
	2. [*Réduire les collisions entre les navires et les requins baleines – Comprendre la menace croissante qui pèse sur le plus grand poisson de la planète*](https://www.cms.int/fr/node/24301)et les *Orientations sur la réduction du risque de collision avec des navires pour les requins baleines* figurant en annexe à la Résolution 14.[ ] *Réduire le risque de collision avec les navires pour la mégafaune marine.*
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. [↑](#footnote-ref-2)
2. Les constellations de requins baleines font référence à des sites spécifiques ou à des points chauds 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 constellations sont dispersées dans différents endroits. Elles 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. [↑](#footnote-ref-3)
3. Article I, paragraphe 1 h) de la CMS : « État de l'aire de répartition » par rapport à une espèce migratrice particulière signifie tout État (...) qui exerce sa juridiction sur une partie de l'aire de répartition de cette espèce migratrice, ou un État dont les navires battant son pavillon sont engagés dans la capture de cette espèce migratrice en dehors des limites de sa juridiction nationale ; [↑](#footnote-ref-4)