



**CONVENTION SUR  
LES ESPÈCES  
MIGRATRICES**

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

25 juillet 2023

Français

Original : Anglais

14<sup>ème</sup> SESSION DE LA CONFÉRENCE DES PARTIES  
Samarcande, Ouzbékistan, 12 – 17 février 2024  
Point 27.2 de l'ordre du jour

**COLLISIONS AVEC LES NAVIRES**

*(Préparé par le Secrétariat)*

Résumé:

Le présent document contient un projet de résolution sur la réduction des risques de collision avec les navires pour la mégafaune marine, y compris des orientations spécifiques pour le requin baleine, et un projet de décisions pour adoption.

Ce document a été révisé par le Comité de session du Conseil scientifique lors de sa 6<sup>e</sup> réunion en juillet 2023.

## COLLISIONS AVEC LES NAVIRES

### Contexte

1. L'impact des collisions avec les navires<sup>1</sup> sur la mégafaune marine constitue une préoccupation croissante en raison de l'utilisation généralisée et croissante des océans du monde par les navires marchands, les navires de plaisance et d'autres navires.<sup>2</sup> Dans ce contexte, il est impératif que les Parties prennent des mesures visant à mieux comprendre les effets néfastes des collisions avec les navires sur les espèces marines migratrices. En outre, il est essentiel de sauvegarder la mégafaune marine inscrite aux annexes de la CMS, notamment les mammifères marins, les tortues marines, les requins et les raies, en appliquant des mesures visant à prévenir les collisions avec tous les types d'embarcations.
2. Les collisions avec les navires peuvent causer des blessures graves chez les animaux marins, voire entraîner leur mort. Les grands navires naviguant à grande vitesse peuvent être difficiles à éviter pour la mégafaune marine. Le bruit généré par les navires est généralement projeté latéralement et vers l'arrière, ce qui empêche les espèces marines de détecter à temps un navire qui s'approche.
3. Les cétacés sont exposés au risque de collision avec les navires, notamment dans les zones où ils se nourrissent et se reproduisent. Il semble qu'il y ait très peu de réactions comportementales – ou qu'elles soient retardées – à l'approche des navires. Les collisions peuvent causer de graves blessures aux petits et grands cétacés, notamment des fractures et des lésions internes, entraînant souvent la mort. Des blessures graves, voire mortelles, ont été infligées à des cétacés par des ferries, des bateaux d'observation des baleines, des bateaux de plaisance et d'autres navires.
4. Les siréniens sont vulnérables aux collisions avec les navires parce qu'ils se déplacent lentement et sont de grande taille, remontent régulièrement à la surface pour respirer et vivent dans des eaux peu profondes autour des prairies marines. Des études ont montré que la grande majorité des Lamantins des Antilles (*Trichechus manatus*) présentent des cicatrices multiples dues à des collisions avec des navires, et que les lamantins de Floride sont probablement soumis à plus de collisions sublétales avec des navires que n'importe quel autre mammifère marin étudié. Les collisions avec les navires constituent également un risque important pour les Dugongs. Dans de nombreuses régions du monde, elles sont la deuxième cause de mortalité des Dugongs due aux interactions directes avec l'homme, après les prises accessoires dans les filets de pêche.
5. Les tortues marines sont également très vulnérables aux collisions avec les bateaux qui passent, car elles se déplacent lentement et remontent à la surface pour respirer. En outre, les tortues migrent par les voies de transport maritime et se trouvent souvent dans les zones côtières où le trafic maritime est important. Les collisions peuvent provoquer de graves blessures chez les tortues, telles que des fractures de la carapace

<sup>1</sup> La National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) Fisheries [définit une collision avec un navire](#) comme « une collision entre n'importe quel type de bateau et un animal marin dans l'océan. Toutes les tailles et tous les types de navires – des grands bateaux aux jet-skis – sont susceptibles d'entrer en collision avec presque toutes les espèces marines. Les collisions qui entraînent la mort ou la blessure de l'animal peuvent passer inaperçues pour l'opérateur du navire ou ne pas être signalées aux chercheurs qui suivent ce type d'incidents. Au nombre des types de navires ayant fait l'objet de collisions documentées figurent les grands bateaux, tels que les cargos, les bateaux d'observation des baleines, les ferries et les navires militaires, ainsi que toutes sortes d'embarcations privées utilisées à des fins commerciales et récréatives. La plupart des collisions signalées impliquent de grandes baleines, des phoques ou des lions de mer ».

<sup>2</sup> Schoeman, Renee & Patterson-Abrolat, Claire & Plön, Stephanie. (2020). A Global Review of Vessel Collisions with Marine Animals. *Frontiers in Marine Science*. 7. 292. 10.3389/fmars.2020.00292.

et des lésions internes, qui peuvent avoir un impact sur leur capacité à survivre et à se reproduire.

6. Les grands requins et les raies, en particulier les espèces filtreuses comme le requin pèlerin, le requin baleine et les mobulidés, qui passent une grande partie de leur temps à la surface pour se nourrir, sont également vulnérables aux collisions avec les navires, en particulier dans les zones où les rassemblements pour l'alimentation ou l'accouplement coïncident avec des niveaux élevés d'activité des navires. Les blessures graves ou la mort causées par les collisions peuvent avoir un impact significatif sur ces espèces.

#### Rôle de l'Organisation maritime internationale dans la réduction des grèves de navires

7. L'Organisation maritime internationale (OMI) est une agence spécialisée des Nations unies chargée de promouvoir un transport maritime sûr, sécurisé et respectueux de l'environnement. Si l'OMI se concentre principalement sur la sécurité et la sûreté maritimes, elle a également un rôle à jouer dans la protection de l'environnement marin et la conservation des espèces marines vulnérables. Elle fournit une orientation s'assurant que les activités de transport maritime sont menées de manière durable et responsable, tout en réduisant l'impact sur l'environnement marin.
8. L'OMI a élaboré des orientations et des recommandations pour l'identification et la désignation des zones d'importance écologique ou culturelle, notamment les « [Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables](#) » (PSSA). Les PSSA permettent d'identifier les zones vulnérables aux dommages causés par le transport maritime international et d'autres activités humaines, et fournissent un cadre pour la mise en œuvre de mesures de protection.
9. L'OMI soutient également l'établissement de zones à éviter (ATBA) à travers des mesures volontaires ou réglementaires. Les ATBA sont établies pour protéger les espèces ou les écosystèmes marins vulnérables des impacts négatifs potentiels des activités de transport maritime. Par exemple, les ATBA peuvent être établies dans des zones où l'on sait que des espèces marines menacées sont présentes ou dans lesquelles il y a une forte concentration de trafic maritime de transport.
10. L'OMI fournit une assistance technique et des conseils aux gouvernements et aux autres parties prenantes pour créer des aires marines protégées (AMP) et veiller à ce que les activités de transport maritime soient gérées d'une manière compatible avec les objectifs de conservation. L'OMI travaille également avec d'autres organisations pour garantir que les routes et les activités de transport maritime sont conçues pour éviter les zones de grande sensibilité écologique, telles que les PSSA et les ATBA.
11. L'OMI est également l'entité responsable de l'approbation de toute modification des voies maritimes de transport.

#### Coopération avec la Commission baleinière internationale (CBI) en ce qui concerne les collisions avec des navires affectant les cétacés

12. Les Comités de conservation et scientifique de la CBI s'efforcent tous deux de comprendre et de réduire la menace que les collisions avec les navires font peser sur les cétacés. À cette fin, un [Plan stratégique d'atténuation des effets des collisions avec les navires \(2022-2032\)](#) a été élaboré afin d'évaluer et de partager des solutions pour parvenir à une réduction permanente des collisions avec les navires. Ce Plan stratégique est complété par un [Plan de travail](#) couvrant la période 2022-2024. Il existe

une coopération de longue date avec les accords ACCOBAMS et ASCOBANS conclus au titre de la CMS sur ce sujet.

13. En 2019, la CBI a organisé un atelier conjoint avec l'UICN et l'ACCOBAMS afin d'examiner la mesure dans laquelle les aires importantes pour les mammifères marins (IMMA) pourraient être superposées aux informations sur le transport maritime et utilisées pour aider à localiser les points sensibles de collision avec les navires. Le rapport de l'atelier est disponible [ici](#).
14. Le lancement, en 2007, de la base de données mondiale de la CBI sur les collisions avec les navires est une initiative très importante de ladite commission. Cette initiative à long terme vise à collecter et à analyser des informations sur les collisions de navires signalées, qu'elles soient historiques ou actuelles, et ce à l'échelle mondiale. L'objectif est d'identifier les points névralgiques où un grand nombre de baleines coïncide avec des voies maritimes de transport très fréquentées. Les gouvernements et les autres parties prenantes sont invités à communiquer des informations sur les collisions entre tout type de navire et une baleine, un dauphin ou un marsouin. Les informations peuvent être introduites dans la base de données [ici](#).

#### Collisions entre navires et requins baleines

15. Le requin baleine est inscrit aux Annexes I et II de la CMS ainsi qu'à l'Annexe 1 du MdE Requins. Une Action concertée pour les requins baleines ([CA 12.7 \(Rev.COP13\)](#)) a été adoptée par les Parties à la CMS en vue de lancer une action de conservation collaborative urgente pour l'espèce, y compris l'identification des habitats critiques et l'élimination des menaces anthropiques contribuant au déclin de la population (voir les Activités 1.5 et 5.7).
16. L'espèce est le plus grand poisson du monde et est classée dans la catégorie « En danger » sur la Liste rouge des espèces menacées de l'Union internationale pour la conservation de la nature (Liste rouge de l'UICN), et dans la catégorie « Diminution importante » du Statut vert des espèces de l'UICN. Ces sombres perspectives sont en grande partie la conséquence de la mortalité induite par la pêche dans la majeure partie de leur aire de répartition. Avec des temps de génération longs,<sup>3</sup> ils sont plus sensibles à ces menaces anthropogéniques. Bien que la pêche ciblée du requin-baleine ait maintenant largement cessé, l'augmentation du nombre de collisions avec les navires pourrait entraver le rétablissement de l'espèce.
17. Les collisions avec les grands navires sont probablement fatales, mais en raison de la flottabilité négative de leur squelette cartilagineux, les requins baleines coulent et ne sont donc pas signalés. Les requins baleines sont susceptibles d'être les plus menacées par les collisions avec les navires sur les principales voies de transport maritime lorsqu'ils parcourent de longues distances à travers l'océan, et au sein des constellations de requins baleines, qui sont des sites spécifiques ou des points chauds dans les tropiques et les sous-tropiques où un grand nombre de requins baleines se rassemblent de manière prévisible et où ils utilisent largement les eaux superficielles.

---

<sup>3</sup> En biologie des populations et en démographie, le temps de génération est le temps moyen entre deux générations consécutives dans les lignées d'une population. On pense que les requins baleines ont un long temps de génération d'au moins 15 à 37 ans (voir Sequeira A, Mellin C, Meekan MG, Sims DW, Bradshaw CJA. 2013 Inferred global connectivity of whale shark *Rhincodon typus* populations. J. Fish Biol. 82, 367-389. (doi:10.1111/jfb.12017))

18. Une étude récente<sup>4</sup> a utilisé plus de 300 dispositifs de suivi par satellite pour identifier les zones clés où les requins baleines sont fortement menacés par le transport maritime au cours de leurs migrations. Il s'agit de zones situées dans tous les océans, comme le golfe du Mexique, le golfe de Panama, entre l'Australie et l'Indonésie, et la mer Rouge. Le marquage de certains requins baleines a également révélé des cas de mortalité potentielle ; en effet, on a observé une interruption subite de leur trajectoire en plein milieu de couloirs de navigation très fréquentés. Il ressort de l'étude que les requins baleines passer 50 % de leur temps dans les 20 premiers mètres de la colonne d'eau, ce qui les rend vulnérables aux collisions avec les navires. Ces résultats ont ouvert la voie à une importante étude de suivi.

### Évaluation par des experts du risque de collision avec des navires pour les requins baleines

19. Dans le cadre d'une initiative de la CMS et du MdE Requins visant à mettre en œuvre certains aspects de l'action concertée pour les requins baleines ([CA 12.7 \(Rev.COP13\)](#)), la Marine Research and Conservation Foundation (MARECO) a étudié le risque de collision entre les requins baleines et le trafic maritime dans le cadre d'un projet visant à identifier les aires importantes pour les requins baleines, à recueillir des données sur le trafic maritime dans ces aires et à réaliser une évaluation des collisions entre les navires et les requins baleines. Des cartes ont été tracées pour illustrer le risque de collisions entre les requins et les baleines dans les zones critiques, et les mécanismes politiques ont été examinés pour comprendre la mesure dans laquelle ils pourraient servir à limiter l'impact des collisions avec les navires sur les requins baleines. Les résultats de l'étude sont présentés dans le document [UNEP/CMS/COP14/Inf.27.2.3 Limiting global ship strike on whale sharks - Understanding an increasing threat to the world's largest fish](#) (Limiter les collisions entre les navires et les requins-baleines - Comprendre une menace croissante pour le plus grand poisson du monde).
20. L'étude a porté principalement sur les principaux sites de regroupement où l'on sait que les requins baleines sont présents. Les « zones d'habitat principal » ont été délimitées pour l'espèce (à partir de 40 sites de regroupement représentant plus de 12 000 requins baleines) et superposées aux données de transport maritime de 2017–2019. L'étude montre que nombre de ces sites de regroupement, en particulier dans la mer d'Arabie et les eaux adjacentes, le golfe du Mexique, le golfe de Californie et en Asie du Sud-Est et de l'Est, sont exposés à un risque relativement plus élevé de collision avec des navires dans la zone centrale de l'habitat.<sup>5</sup> Le risque est d'autant plus élevé que le transport maritime est le plus important à la même période de l'année que le pic de regroupement des requins baleines.
21. La priorité accordée aux habitats principaux du requin baleine est une première étape importante, car les mesures d'atténuation peuvent avoir une incidence positive sur un grand nombre de requins. En outre, les coûts du transport maritime sont plus faibles en raison de la taille relativement réduite de ces zones d'habitat principal. Une meilleure protection des requins baleines pourrait être obtenue par la désignation d'ATBA ou de zones d'exclusion des navires, même si elles sont décrétées temporairement ; des

<sup>4</sup> Womersley, F. C. et al. (2022). Global collision-risk hotspots of marine traffic and the world's largest fish, the whale shark. PNAS <https://doi.org/10.1073/pnas.2117440119>.

<sup>5</sup> Dans le contexte du présent document, les zones d'habitat principal du requin baleine sont définies comme les zones où les experts observent les plus fortes densités de requins baleine. Elles sont généralement de petite taille, avec une superficie médiane de 116 km<sup>2</sup> (tableau 1). Par exemple, la zone centrale de requins baleines dans le sud du Mozambique était de 144 km<sup>2</sup>, et à Sainte-Hélène de 98 km<sup>2</sup>. Les zones centrales les plus petites se trouvaient dans deux sites de ravitaillement à Gorontalo (<0,1 km<sup>2</sup>) et Oslob (0,1 km<sup>2</sup>), et au large de l'île Darwin dans les Galápagos (1,1 km<sup>2</sup>). La zone centrale de loin la plus vaste se trouve dans le nord du golfe du Mexique (~91 000 km<sup>2</sup> ; tableau 1), bien qu'il soit possible que des examens plus approfondis de l'utilisation de l'habitat du requin baleine dans cette région permettent d'identifier des zones centrales d'habitat plus petites à l'intérieur de cette vaste zone.

plans de séparation du trafic qui concentrent les navires et réduisent la zone de chevauchement avec les requins baleines ; des limitations de vitesse dans ces zones critiques ; et l'utilisation de réseaux d'alerte qui peuvent compléter ces mesures ou être utilisés au niveau local. Des travaux supplémentaires sont nécessaires pour mettre au point des mécanismes d'atténuation spécifiques à chaque site, en collaboration avec l'industrie, les pouvoirs publics et les acteurs de la recherche.

22. En conséquence, les Parties doivent prendre des mesures pour réduire les collisions avec les navires. Les mesures de surveillance et d'application de la loi recommandées, ainsi que d'autres options législatives et en matière de politiques, sont présentées dans le document *Guidance on Reducing the Risk of Vessel Strikes for Whale Sharks (Rhincodon typus)* (Orientations sur la réduction du risque de collision avec des navires pour les requins baleines (*Rhincodon typus*)) à l'annexe 2 du présent document – et il est proposé de les annexer à la résolution.
23. Compte tenu de la vulnérabilité potentielle de diverses espèces de requins et de raies (notamment les requins pélerins filtreurs et les raies mobulidés) au risque accru de collision avec les navires, il est impératif d'étudier l'utilisation des aires importantes pour les requins et les raies (AIRR) afin d'élaborer des stratégies d'atténuation efficaces. En examinant la synergie potentielle entre ces zones critiques et la mise en œuvre de mesures appropriées, nous pouvons renforcer nos efforts pour protéger ces espèces des dangers posés par le trafic maritime.

#### Discussion et analyse

24. En conclusion, la menace que représentent les collisions avec les navires pour les espèces de mégafaune marine inscrites aux annexes de la CMS est une question urgente qui reste largement ignorée par les Parties. Une collaboration entre la CMS et la CBI est en cours pour répondre à cette préoccupation, en se concentrant principalement sur les cétacés. Cependant, il est impératif de reconnaître que les collisions avec les navires mettent également en danger d'autres espèces inscrites aux annexes de la CMS, notamment les siréniens et les pinnipèdes, les tortues marines, les requins et les raies. Les requins baleines sont connues pour être particulièrement vulnérables. Malheureusement, en dehors des travaux importants entrepris pour les cétacés, peu d'attention politique internationale a été consacrée à cette question – une lacune importante que la CMS peut efficacement combler.
25. Il est important que les Parties prennent des mesures proactives visant à réduire le risque de collision avec les navires, à mener des programmes de recherche et de surveillance et à encourager la coopération avec d'autres nations pour mettre en œuvre des mesures de conservation solides. En assumant leurs responsabilités au titre de la CMS, les Parties peuvent jouer un rôle essentiel dans la sauvegarde de la survie à long terme de ces espèces vulnérables et dans la préservation de la santé générale des écosystèmes marins qu'elles habitent.
26. Tandis que le transport maritime continue d'augmenter et que la répartition des espèces va se modifier sous l'effet du changement climatique, la nécessité d'une approche de gestion adaptative devient de plus en plus évidente. Il est essentiel d'adopter des stratégies évolutives en fonction de cet environnement en constant changement, afin de garantir la protection de la vie marine et l'équilibre délicat de nos écosystèmes.

Actions recommandées

27. Il est recommandé à la Conférence des Parties :

- a) de prendre note du rapport fourni sous la forme du document [UNEP/CMS/COP14/Inf.27.2.3](#) ;
- b) d'adopter le projet de Résolution figurant à l'Annexe 1, y compris les Orientations figurant à l'Annexe 2 du présent document ;
- c) d'adopter les projets de Décision figurant à l'Annexe 3 du présent document.

## 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 telles que des zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA) et des 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, 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 désigner les principales zones de regroupement et les couloirs de migration connus de la mégafaune marine vulnérable, par exemple identifiés par les aires importantes pour les mammifères marins (IMMA) et les zones importantes pour les requins et les raies (AIRR), où le risque de collision avec les navires est important, comme des zones à éviter (ATBA) à titre de mesure de protection, ou à prendre d'autres mesures efficaces axées sur les zones ;
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 15<sup>e</sup> 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 :
  - 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 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 ;
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.

## ANNEXE 2

[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*<sup>6</sup> ([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. 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.

**2. Désigner les zones centrales pour les requins baleines comme zones à éviter (ATBA) sous l'égide de l'OMI**

Étant donné la taille relativement petite des zones d'habitat principal (~116 km<sup>2</sup> 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. En outre, les ATBA profiteraient à d'autres espèces d'intérêt qui sont également menacées par les collisions avec les navires, telles que les tortues marines et les mammifères marins. 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.

**3. 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<sup>7</sup> ayant une zone relativement étendue, comme le golfe du Mexique, où les ATBA ne sont peut-être pas réalisables.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 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.

#### **4. 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 .

#### **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 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.

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

#### **7. 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.

#### **8. 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.

## ANNEXE 3

## PROJET DE DÉCISION

**RÉDUIRE LE RISQUE DE COLLISION AVEC LES NAVIRES POUR LA MÉGAFAUNE MARINE*****Décision adressée aux Parties qui sont des États de l'aire de répartition<sup>8</sup> 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 :

- a) S'adresser aux parties prenantes concernées par le trafic maritime commercial, récréatif 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 ;
- b) 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) ;
- c) 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 (Rhincodon typus)*, en annexe à la Résolution 14.[ ] *Réduire le risque de collision avec les navires pour la mégafaune marine* ;
- d) Faire rapport à la Conférence des Parties lors de sa 15<sup>e</sup> réunion sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la décision à travers leurs Rapports nationaux.

***Décision adressée au Conseil scientifique***

14.BB Le Conseil scientifique est prié :

- a) d'examiner les rapports soumis par les Parties dans le cadre de leurs Rapports nationaux sur la mise en œuvre de la Décision 14.AA (a) - (c) et de formuler des recommandations aux Parties ;
- b) 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 un rapport sur les mesures de changement d'itinéraire appropriées, notamment en évitant les zones et/ou en établissant des restrictions de vitesse des navires pour les habitats clés des cétacés, et de formuler des recommandations aux Parties ;

<sup>8</sup> 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 ;

- c) sous réserve de la disponibilité de ressources externes, 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 (AIRR) identifiées ;
- d) de rendre compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre de cette Décision lors de la 15<sup>e</sup> réunion de la Conférence des Parties.

**Décision adressée au Secrétariat**

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

- a) assiste le Conseil scientifique dans la mise en œuvre de la Décision 14.BB (a) - (c);
- b) collabore avec l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de réduire les collisions entre les navires et les espèces marines inscrites aux annexes de la CMS;
- c) communique les rapports suivants à l'OMI :
  - i. 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 ;
  - ii. [Réduire les collisions entre les navires et les requins baleines – Comprendre la menace croissante qui pèse sur le plus grand poisson de la planète](#) et les *Orientations sur la réduction du risque de collision avec des navires pour les requins baleines (Rhincodon typus)* qui est annexé à la Résolution 14.[ ] *Réduire le risque de collision avec les navires pour la mégafaune marine.*