



## CONVENCIÓN SOBRE LAS ESPECIES MIGRATORIAS

UNEP/CMS/Resolución 14.5

Español

Original: Inglés

### REDUCIR EL RIESGO DE COLISIÓN DE LAS EMBARCACIONES CON LA MEGAFaUNA MARINA

Adoptada por la Conferencia de las Partes en su 14ª reunión (Samarcanda, febrero 2024)

*Recordando* el Artículo III 4) de la Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres (CMS), que indica que “Las Partes que sean Estados del área de distribución de una especie migratoria que figura en el Apéndice I se esforzarán por: a) conservar y, cuando sea posible y apropiado, restaurar los hábitats que sean importantes para preservar dicha especie del peligro de extinción, b) prevenir, eliminar, compensar o minimizar, según proceda, los efectos adversos de actividades o de obstáculos que dificultan seriamente o impiden la migración de dicha especie; y c) prevenir, reducir o controlar, cuando sea posible y apropiado, los factores que actualmente ponen en peligro o implican el riesgo de poner en peligro en adelante a dicha especie, inclusive controlando estrictamente la introducción de especies exóticas, o vigilando o eliminando las que hayan sido ya introducidas”;

*Recordando además* que la Resolución 10.15 (Rev.COP12) *Programa mundial de trabajo para los cetáceos* aborda las colisiones con embarcaciones como una amenaza para los cetáceos y que solicita a las Partes que faciliten el desarrollo de resoluciones temáticas que hagan frente a las amenazas prioritarias para la COP13 y para la COP14,

*Reconociendo* el aumento significativo del tráfico marítimo en los últimos años, que ha conducido al correspondiente incremento del riesgo de colisiones de embarcaciones con la megafauna marina incluida en la CMS,

*Recordando* a las Partes que un “Estado del área de distribución”, para una determinada especie migratoria, es cualquier Estado que ejerza jurisdicción sobre cualquier parte del área de distribución de dicha especie, o un Estado bajo cuyo pabellón naveguen buques cuya actividad consista en sacar de su ambiente natural, fuera de los límites de jurisdicción nacional, ejemplares de la especie migratoria en cuestión,

*Tomando nota* de los impactos negativos de las colisiones con embarcaciones en la conservación de la megafauna marina, entre ellos la mortalidad, las lesiones y el declive de las poblaciones,

*Reconociendo* el trabajo en curso llevado a cabo por la Organización Marítima Internacional (OMI) para minimizar el riesgo de colisión entre las embarcaciones y la fauna marina, a través de las medidas descritas en el documento guía MEPC.1/Circ.674 de la OMI que incluyen las Zonas Marinas Especialmente Sensibles (ZMES) y medidas de derrota de buques como los dispositivos de separación del tráfico (DST) y las zonas a evitar (ATBA),

*Reconociendo* el trabajo de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) para abordar el riesgo de colisión de las embarcaciones con las ballenas, los delfines y las marsopas,

*Acogiendo con satisfacción* las Resoluciones 7.12 y 8.18 de ACCOBAMS concernientes a las colisiones con embarcaciones y las medidas que deben tomarse para reducir el riesgo de colisiones con ballenas amenazadas dentro del área del Acuerdo,

*Acogiendo con satisfacción* el reciente establecimiento de una Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES) en el mar Mediterráneo noroccidental durante la Reunión MEPC80 de la OMI, que por primera vez estableció una ZMES con el objetivo de reducir el riesgo de colisiones con especies de ballenas amenazadas. Las fronteras de la recién declarada ZMES incluyen una zona definida como AIMM durante el taller regional de 2016,

*Recordando* que las medidas más efectivas son aquellas que separan a las ballenas de los buques (o al menos minimizan la presencia simultánea) en el espacio y el tiempo, cuando tales medidas son posibles (utilizando, entre otras cosas, dispositivos de separación de tráfico) y cuando la derrota de buques para mantener separadas a las ballenas y a los barcos no es posible, la única medida demostrada para reducir las colisiones mortales con la mayoría de la grandes ballenas es reducir la velocidad, y

*Reconociendo* la necesidad de tomar medidas inmediatas y eficaces para reducir el riesgo de colisión de las embarcaciones con la megafauna marina,

*La Conferencia de las Partes en la  
Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres*

1. *Insta* a las Partes a adoptar medidas para reducir el riesgo de colisión de las embarcaciones con la megafauna marina, como los mamíferos marinos, las tortugas marinas, los tiburones y las rayas, aplicando las prácticas y tecnologías más eficaces, garantizando que las medidas de mitigación se basen en los mejores datos científicos disponibles para lograr resultados positivos en materia de conservación;
2. *Alienta* a las Partes a proponer zonas centrales de agregación y corredores migratorios conocidos de megafauna marina vulnerable en los que existe un riesgo importante de colisiones con embarcaciones, para que la OMI aplique las medidas adecuadas para evitar dicho riesgo. Estas medidas pueden incluir la derrota de buques o la limitación de la velocidad (DST o ATBA) u otras medidas eficaces basadas en el área. Las Áreas Importantes para los Mamíferos Marinos (AIMM), las Áreas Importantes para los Tiburones y las Rayas (ISRA) y las Áreas Importantes para las Tortugas Marinas (IMTA) identificadas deben tenerse en cuenta, entre otros recursos, para determinar estas zonas marinas;
3. *Insta* a las Partes a que consideren la posibilidad de integrar dichas áreas en designaciones más amplias de Áreas Marinas Protegidas (AMP), también con vistas a aplicar la Meta 3 del Marco Mundial de Biodiversidad de Kunming-Montreal, adoptado por las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CDB) en su 15ª Conferencia de las Partes que insta a “Garantizar y hacer posible que, para 2030, al menos un 30 % de las zonas terrestres y de aguas continentales y de las zonas marinas y costeras, especialmente las zonas de particular importancia para la biodiversidad y las funciones y los servicios de los ecosistemas, se conserven y gestionen eficazmente mediante sistemas de áreas protegidas ecológicamente representativos, bien conectados y gobernados equitativamente y otras medidas de conservación eficaces basadas en áreas, reconociendo, cuando proceda, los territorios indígenas y tradicionales, y que estén integradas a los paisajes terrestres, marinos y oceánicos más amplios, garantizando al mismo tiempo que toda utilización sostenible, cuando proceda en dichas zonas, sea plenamente coherente con la obtención de

resultados de conservación, reconociendo y respetando los derechos de los pueblos indígenas y las comunidades locales, incluidos aquellos relativos a sus territorios tradicionales”;

4. *Acuerda* promover y apoyar el desarrollo y la aplicación de las mejores prácticas para reducir el riesgo de colisión de las embarcaciones con la megafauna marina, entre las que se incluyen, pero no se limitan, las siguientes:
  - a. Restricciones a la velocidad en áreas de gran actividad de megafauna marina;
  - b. El uso de tecnologías, como los sistemas de detección acústica, para detectar y evitar a la megafauna marina; y
  - c. Educar y formar a la tripulación de las embarcaciones en materia de conservación de la megafauna marina y de prevención de las colisiones con las embarcaciones;
5. *Insta* a las Partes a que animen a la industria marítima a adoptar medidas proactivas para reducir el riesgo de colisión de las embarcaciones con la megafauna marina;
6. *Solicita* a las Partes que revisen y actualicen sus leyes nacionales, regulaciones y políticas relacionadas con la conservación de la megafauna marina y con la reducción de las colisiones con embarcaciones, según sea necesario, para garantizar su eficacia y equiparación a esta resolución;
7. *Alienta encarecidamente* a las Partes a que cooperen entre sí, con las organizaciones pertinentes y con las partes interesadas para promover y apoyar la aplicación de medidas destinadas a reducir el riesgo de colisiones de embarcaciones con la megafauna marina, entre las que se incluyen, el intercambio de información sobre mejores prácticas y sobre las lecciones aprendidas, la colaboración en la investigación, en el seguimiento de la megafauna marina y en las colisiones con embarcaciones, y el fomento de la cooperación y coordinación internacionales en materia de conservación de la megafauna marina y en la reducción de las colisiones con embarcaciones;
8. *Invita* a las Partes, a la industria y a otras partes interesadas a que faciliten información a la base de datos sobre colisiones de barcos de la CBI acerca de las colisiones de las embarcaciones con los cetáceos;
9. *Invita* a las Partes a que colaboren con la OMI para hacer uso de sus herramientas de gestión (p. ej., ATBA o ZMES) con el fin de reducir las colisiones de embarcaciones con la megafauna marina, utilizando el ejemplo de la ZMES en el mar Mediterráneo noroccidental;
10. *Encarga* a la Secretaría que facilite el intercambio de información y las mejores prácticas entre las Partes, las organizaciones pertinentes y las partes interesadas; y
11. *Adopta las Directrices sobre la reducción del riesgo de colisión de las embarcaciones con los tiburones ballena (Rhincodon typus) específicas para la especie adjuntas como Anexo de esta Resolución.*

## Anexo de la Resolución 14.5

### **DIRECTRICES SOBRE LA REDUCCIÓN DEL RIESGO DE COLISIÓN DE LAS EMBARCACIONES CON LOS TIBURONES BALLENA (*Rhincodon typus*)**

Basadas en el informe de la CMS *Limitar el impacto global de las embarcaciones sobre los tiburones ballena: comprender una amenaza creciente al pez más grande del mundo*<sup>1</sup> ([COP14/Inf.27.2.3](#)).

**Se recomienda lo siguiente a las Partes que son Estados del área de distribución del tiburón ballena:**

**1. Identificar y aplicar medidas de mitigación adecuadas en las zonas del hábitat principal del tiburón ballena**

Debido a la urgente necesidad de adoptar medidas de conservación, se alienta a los Estados del área de distribución a que desarrollen mecanismos para reducir el riesgo de colisión de las embarcaciones con los tiburones ballena. Estos Estados deberían investigar cuál es el mejor enfoque en sus zonas del hábitat principal del tiburón ballena, en consulta con los investigadores y la industria marítima. Los Estados del área de distribución deberían basar las medidas de mitigación en los mejores datos científicos disponibles para garantizar unos resultados de conservación positivos.

**2. Designar las zonas principales del tiburón ballena como zonas a evitar (ATBA) o considerar Dispositivos de Separación de Tráfico para evitar zonas principales del hábitat según la OMI**

Dado el tamaño relativamente pequeño de las zonas del hábitat principal (mediano ~116 km<sup>2</sup>), y el impacto limitado en el tiempo de navegación de los pequeños cambios en las rutas marítimas, este enfoque sería el más rentable y tendría un alto impacto en la conservación. Las ATBA del tiburón ballena deberían incorporarse a designaciones más amplias de Áreas Marinas Protegidas (AMP), en apoyo del actual esfuerzo mundial por proteger el 30 % de los océanos para 2030.

**3. Considerar los Dispositivos de Separación del Tráfico (DST) cuando las ATBA no sean una opción**

El estrechamiento de las rutas marítimas reducirá el tamaño de las áreas con alto riesgo de colisión con las embarcaciones. Esta puede ser una opción alternativa a las constelaciones<sup>2</sup> con un área relativamente grande, como el golfo de México, en donde las ATBA pueden no ser viables.

---

<sup>1</sup> Araujo G, Rohner CA & Womersley FC (2023). *Limitar el impacto global de las embarcaciones sobre los tiburones ballena: comprender una amenaza creciente al pez más grande del mundo*, preparado para la Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres (CMS), 74 pp.

<sup>2</sup> Las constelaciones de tiburones ballena se refieren a lugares específicos o puntos conflictivos en los trópicos y subtrópicos en los que, previsiblemente, se reúne un gran número de tiburones ballena, lo que los hace fácilmente accesibles para los investigadores. Estas constelaciones se encuentran repartidas por varios lugares. Se caracterizan por tres aspectos fundamentales que son cruciales para mitigar las colisiones con las embarcaciones: la previsibilidad de su aparición, la amplia utilización de las aguas superficiales por los tiburones ballena y la separación de poblaciones dentro de la especie.

#### **4. Reducir la velocidad en las zonas principales del tiburón ballena**

Un límite de velocidad de 10 nudos o menos puede reducir de forma potencial la mortalidad derivada de las colisiones de embarcaciones con los tiburones ballena. Este mecanismo también supone un cambio menor para la navegación de las embarcaciones que un cambio en el rumbo de las rutas y, por lo tanto, es más probable que se acepte por las partes interesadas del transporte marítimo. Las zonas de velocidad reducida pueden aplicarse a todos los barcos, incluidos los pequeños. Habida cuenta del pequeño espacio ocupado por estas zonas, la designación de las ATBA también reportaría beneficios similares.

#### **5. Crear redes de alerta con zonas de evitación temporal**

Con el apoyo del público general como el de los científicos, los avistamientos de los tiburones ballena podrían ser comunicados entre una gran variedad de usuarios de embarcaciones para crear zonas temporales de exclusión. Del mismo modo, el seguimiento por satélite de los tiburones ballena en las constelaciones podría ayudar a crear zonas de evitación casi en tiempo real. Esto también ayudaría al seguimiento general del tiburón ballena en mayores escalas espaciales, proporcionando datos inestimables sobre la estacionalidad, la abundancia y el aprovechamiento del lugar.

#### **6. Crear una base de datos centralizada para documentar las colisiones de las embarcaciones con los tiburones ballena**

Con el creciente número de grandes embarcaciones, comprender el nivel del impacto será fundamental para las estrategias de mitigación. Una base de datos centralizada, que podría servir de la base de datos mundial existente, Sharkbook.ai, beneficiaría al seguimiento a largo plazo de esta amenaza. La coordinación con la base de datos sobre colisiones de barcos de la CBI puede ser de utilidad para una gestión holística en el futuro.

#### **7. Incrementar la concienciación sobre este asunto entre el sector naval y el público**

El éxito en la mitigación de las colisiones de las embarcaciones con los tiburones ballena requerirá la colaboración de las partes interesadas del sector, del gobierno y del sector de la conservación. Dado que esta amenaza es, en gran medida, desconocida más allá de la comunidad de investigadores del tiburón ballena, el incremento de la concienciación será un primer paso importante, en particular, promoviendo conversaciones directas con el sector naval.

#### **8. Emplear la gestión adaptativa y supervisar y evaluar las estrategias de mitigación**

Cualquier medida de mitigación destinada a reducir las colisiones de las embarcaciones con los tiburones ballena deberá ser objeto de seguimiento y evaluación. Esto comprenderá el cumplimiento de la normativa (voluntaria o no) establecida por los Estados del área de distribución, como la adhesión a los esquemas de separación del tráfico o a las ATBA, así como el intercambio de información y de los informes de los observadores. Puesto que el tráfico marítimo está aumentando y las especies se están desplazando en respuesta al cambio climático, se requiere un planteamiento de gestión adaptativa. Esto significa evaluar las estrategias de mitigación acordadas y revisarlas y actualizarlas con el paso del tiempo.