



**CONVENCIÓN SOBRE
LAS ESPECIES
MIGRATORIAS**

UNEP/CMS/COP15/Doc.25.3.2

10 de septiembre 2025

Español

Original: Inglés

15ª REUNIÓN DE LA CONFERENCIA DE LAS PARTES
Campo Grande, Brasil, 23 al 29 marzo 2026
Punto 25.3.2 del orden del día

COLISIONES CON EMBARCACIONES

(Preparado por la Secretaría)

Resumen:

En el presente documento se informa sobre los progresos en la aplicación de las Decisiones 14.48-14.50 *Reducir el riesgo de colisión de las embarcaciones con la megafauna marina*, y se propone la adopción de nuevos proyectos de Decisión.

Los proyectos de Decisión que se adjuntan contribuirán a la consecución de las Metas 2.1, 2.2, 3.2 y 6.4 del Plan Estratégico de Samarcanda para las Especies Migratorias 2024-2032

COLISIONES CON EMBARCACIONES

Antecedentes

1. Las colisiones entre embarcaciones y la megafauna marina migratoria (colisiones con embarcaciones, también denominadas «colisiones con buques») constituyen una preocupación mundial en materia de conservación. Al reconocer esta amenaza, la COP14 adoptó la Resolución 14.5 *Reducir el riesgo de colisión de las embarcaciones con la megafauna marina*, en la que se insta a las Partes a adoptar medidas para reducir dicho riesgo. La Resolución también insta a las Partes a proponer zonas de agregación centrales y corredores migratorios conocidos de megafauna marina vulnerable donde exista un riesgo significativo de colisiones con embarcaciones, a fin de aplicar medidas de mitigación de la Organización Marítima Internacional (OMI). Además, la COP14 adoptó la *Guía sobre la reducción del riesgo de colisiones con embarcaciones para el tiburón ballena (Rhincodon typus)*, que figura como anexo de la Resolución.
2. Con respecto a esta cuestión, la COP14 adoptó las siguientes Decisiones:

14.48 dirigida a las Partes que son Estados del área de distribución de las especies de megafauna marina incluidas en la CMS que son objeto de colisiones con embarcaciones

Se pide a las Partes que son Estado del área de distribución que:

- a) *Establezcan un contacto con las partes interesadas de las actividades comerciales, recreativas, o de otro tipo, para fomentar la notificación sistemática de todos los incidentes de colisión con embarcaciones que afecten a las ballenas, a los delfines o a las marsopas a la base de datos sobre colisiones de barcos de la Comisión Ballenera Internacional;*
- b) *Revisen y apliquen, según proceda, las conclusiones y recomendaciones formuladas en el informe de la CMS Limitar el impacto global de las embarcaciones sobre los tiburones ballena: comprender una amenaza creciente para el pez más grande del mundo;*
- c) *Colaboren con otros Estados del área de distribución en la aplicación de las Directrices sobre la reducción del riesgo de colisión de embarcaciones con los tiburones ballena, adjuntas a la Resolución 14.5 Reducir el riesgo de colisión de las embarcaciones con la megafauna marina; y*
- d) *Informen a la Conferencia de las Partes en su 15.ª reunión sobre los progresos en la aplicación de la decisión a través de sus Informes Nacionales.*

14.49 dirigida al Consejo Científico

Se solicita al Consejo Científico, en función de la disponibilidad de recursos externos:

- a) *revisar los informes presentados por las Partes a través de sus Informes Nacionales sobre la aplicación de la Decisión 14.48 (a) - (c) y hacer recomendaciones a las Partes;*
- b) *colaborar con la CBI y la Organización Marítima Internacional (OMI) para identificar las áreas en las que los cetáceos incluidos en la CMS tienen un alto riesgo de colisión con embarcaciones, incluyendo el trazado de las rutas marítimas en relación con las Áreas Importantes para los Mamíferos Marinos (IMMA); proporcionar asesoramiento sobre la localización apropiada de medidas de cambio de rumbo, incluyendo la evitación de áreas y/o el establecimiento de restricciones a la velocidad de las embarcaciones en los hábitats clave para los cetáceos, y hacer recomendaciones a las Partes;*
- c) *evaluar el riesgo de colisión para otros taxones de la megafauna marina incluidos en la CMS que puedan sufrir colisiones con las embarcaciones, e identificar las áreas en las que sean más necesarias las medidas de conservación, considerando también la información existente sobre las Áreas Importantes para Tiburones y Rayas (ISRA) identificadas y la información futura sobre las Áreas Importantes para Tortugas Marinas (IMTA) identificadas; y*

- d) *informar a la Conferencia de las Partes en su 15.a reunión sobre los progresos realizados en aplicación de la presente decisión.*

14.50 dirigida a la Secretaría

La Secretaría, sujeta a la disponibilidad de recursos externos, deberá:

- a) *Asistir al Consejo Científico en la aplicación de la Decisión 14.49 (a) - (c);*
- b) *Alentar la colaboración con la OMI en el establecimiento de medidas para reducir las colisiones de embarcaciones con las especies marinas de la CMS; y*
- c) *Poner en conocimiento de la OMI los siguientes informes:*
- i. *el informe que elaborará el Consejo Científico sobre las zonas de alto riesgo de colisión de las embarcaciones con los cetáceos y las recomendaciones sobre las medidas de mitigación adecuadas;*
 - ii. *el reporte Limitar el impacto global de las embarcaciones sobre los tiburones ballena: comprender una amenaza creciente para el pez más grande del mundo, que se encuentra en UNEP/CMS/COP14/Inf.27.2.3, y las Directrices sobre la reducción del riesgo de colisión de las embarcaciones con los tiburones ballena los cuales están incluidas en la Resolución 14.5 Reducir el riesgo de colisión de las embarcaciones con la megafauna marina.*

Identificación de áreas en las que los cetáceos incluidos en la CMS corren un alto riesgo de colisiones con embarcaciones

3. En la 7.^a reunión del Comité del Período de Sesiones del Consejo Científico de la CMS (septiembre de 2024) se constató que la Comisión Ballenera Internacional (CBI) ya había avanzado considerablemente en la aplicación de la Decisión 14.49 (b), y que ello podría aprovecharse para identificar las zonas en las que algunos cetáceos incluidos en la CMS corren un alto riesgo de colisiones con embarcaciones.
4. La CBI ha venido trabajando para abordar el problema de las colisiones con embarcaciones en los cetáceos a través de sus Comités Científico y de Conservación. Con el fin de elaborar medidas de mitigación adecuadas, la CBI ha centrado hasta ahora sus esfuerzos en la obtención de datos. Ello permitiría una evaluación cuantitativa de los factores que intervienen en las colisiones con embarcaciones, lo que podría ayudar a orientar las medidas de mitigación de manera más eficaz.
5. En su *Plan estratégico para mitigar los efectos de las colisiones con embarcaciones en las poblaciones de cetáceos: 2022-2032*,¹ la CBI identifica «zonas de alto riesgo» para los cetáceos, donde las colisiones con embarcaciones constituyen una de las principales causas de mortalidad y pueden amenazar la situación local de conservación. La CBI define las zonas de alto riesgo como «la convergencia de áreas con un elevado volumen de tráfico marítimo y ballenas, o un elevado número de ballenas y tráfico marítimo». Las zonas de alto volumen de tráfico marítimo incluyen rutas marítimas históricas, canales de navegación designados y accesos a puertos. Las zonas con gran número de ballenas incluyen áreas de agregación, lugares a los que las ballenas regresan periódicamente en número, o hábitats clave para las poblaciones de ballenas.
6. El Plan estratégico de la CBI también define las poblaciones en riesgo. Se trata de poblaciones de cetáceos cuya «viabilidad poblacional» está en peligro debido a colisiones con embarcaciones. Diversos factores, únicos o combinados, pueden influir

¹ IWC Strategic Plan to Mitigate the Impacts of Ship Strikes on Cetacean Populations: 2022-2032 (*Plan estratégico para mitigar los efectos de las colisiones con embarcaciones en las poblaciones de cetáceos: 2022-2032*) <https://archive.iwc.int/pages/view.php?ref=19858&k=>

en la viabilidad de una población, incluidos la proporción de la población presente en zonas de alto riesgo, el número de hembras reproductivamente maduras de la población y la susceptibilidad de una especie concreta a las colisiones con embarcaciones; por ejemplo, las especies que nadan lentamente o permanecen en la superficie durante largos períodos corren un mayor riesgo.

7. La Tabla 1 se adapta del *Plan estratégico de la CBI para mitigar los efectos de las colisiones con embarcaciones en las poblaciones de cetáceos: 2022-2032*. Esta muestra dónde se han identificado especies de cetáceos incluidas en la CMS como de alto riesgo, así como las Partes relevantes de la CMS para estas áreas.

Tabla 1. Ubicaciones de poblaciones de ballenas incluidas en los Apéndices de la CMS en situación de riesgo.

Ubicación	Especie	Inclusión en la CMS	Estado(s) del Área de distribución de la CMS relevante(s)	Etapas de acción de la CBI	Acciones emprendidas / acciones adicionales necesarias
Sudáfrica, Puerto de Ciudad del Cabo	Ballena franca	Apéndice I	Sudáfrica	Etapas 1	Debe realizarse un análisis del riesgo de colisiones con embarcaciones.
Sudáfrica, Puerto de Ciudad del Cabo	Ballena jorobada	Apéndice I	Sudáfrica	Etapas 1	Debe realizarse un análisis del riesgo de colisiones con embarcaciones.
España, islas Canarias	Cachalote	Apéndices I y II	España	Etapas 3	Se encuentran en marcha pruebas de sistemas de detección de ballenas en ferris de alta velocidad. Si tienen éxito, deben ampliarse a todos los operadores de ferris rápidos y elaborarse protocolos para ayudar a los buques a responder eficazmente a las detecciones de ballenas.
Atlántico suroccidental. Isla subantártica en 54°15'S 36°45'O	Ballena azul	Apéndice I	Reino Unido	Etapas 3	Reducción voluntaria de velocidad a 10 nudos implementada por el Gobierno.
Atlántico suroccidental. Isla subantártica en 54°15'S 36°45'O	Ballena jorobada	Apéndice I	Reino Unido	Etapas 3	Reducción voluntaria de velocidad a 10 nudos implementada por el Gobierno.
Sri Lanka	Ballena azul	Apéndice I	Sri Lanka	Etapas 4	Propuesta del sector para crear un nuevo dispositivo de separación del tráfico (DST) debatida en la OMI. Actualmente en consideración por el Gobierno de Sri Lanka.
Grecia, Fosa Helénica, Mediterráneo	Cachalote	Apéndices I y II	Grecia	Etapas 4	Información proporcionada a través de Avisos a los Navegantes y derroteros sobre el área de mayor preocupación. Varias empresas navieras se

Ubicación	Especie	Inclusión en la CMS	Estado(s) del Área de distribución de la CMS relevante(s)	Etapas de acción de la CBI	Acciones emprendidas / acciones adicionales necesarias
					han comprometido a evitar el área o reducir la velocidad. Una propuesta de enrutamiento a la OMI por parte de Grecia apoyaría las acciones voluntarias emprendidas por algunos intereses del sector naviero y garantizaría que todos los operadores adopten medidas adecuadas para reducir el riesgo.
Península antártica	Ballena jorobada	Apéndice I	N/A	Etapas 5	Áreas con restricción de velocidad de 10 nudos acordadas para todos los buques de la IAATO.
Francia, Mónaco, Italia, Santuario Pelagos, Mediterráneo	Rorcual común	Apéndices I y II	Francia, Italia, Mónaco	Etapas 5	Establecida la ZMES3 del Mediterráneo noroccidental, que incluye el Área del Acuerdo Pelagos (Santuario Pelagos); colaboración con el Acuerdo Pelagos. Se requiere trabajo adicional para implementar eficazmente las Medidas de Protección Asociadas para reducir los riesgos de colisiones con embarcaciones dentro de la ZMES.
España, islas Baleares, Mediterráneo y corredor de migración de cetáceos	Rorcual común	Apéndices I y II	España	Etapas 5	Establecida la ZMES del Mediterráneo noroccidental, que incluye el Área del Acuerdo Pelagos (Santuario Pelagos); colaboración con el Acuerdo Pelagos. Se requiere trabajo adicional para implementar eficazmente las Medidas de Protección Asociadas para reducir los riesgos de colisiones con embarcaciones dentro de la ZMES.
España, islas Baleares, Mediterráneo	Cachalote	Apéndices I y II	España	Etapas 5	Establecida la ZMES del Mediterráneo noroccidental, que incluye el Área del Acuerdo Pelagos (Santuario Pelagos); colaboración con el Acuerdo Pelagos. Se requiere trabajo adicional para implementar eficazmente las Medidas de Protección Asociadas para reducir los riesgos de colisiones con embarcaciones dentro de la ZMES.

2 Asociación Internacional de Operadores Turísticos de la Antártida
3 Zona marítima especialmente sensible

Ubicación	Especie	Inclusión en la CMS	Estado(s) del Área de distribución de la CMS relevante(s)	Etapas de acción de la CBI	Acciones emprendidas / acciones adicionales necesarias
España, Marruecos, mar de Alborán oriental, Mediterráneo	Rorcual común	Apéndices I y II	España, Marruecos	Etapas 5	Reubicado el DST de Cabo de Gata. Es necesario realizar un seguimiento para evaluar el cumplimiento del DST.
España, Marruecos, mar de Alborán oriental, Mediterráneo	Cachalote	Apéndices I y II	España, Marruecos	Etapas 5	Reubicado el DST de Cabo de Gata. Es necesario realizar un seguimiento para evaluar el cumplimiento del DST.
Panamá	Ballena jorobada	Apéndice I	Panamá	Etapas 6	Medidas de enrutamiento y reducción de velocidad implementadas a través de la OMI. Es necesario realizar un seguimiento para evaluar el cumplimiento de las medidas de reducción de velocidad.
Argentina, Atlántico suroccidental, golfo Nuevo, península Valdés	Ballena franca	Apéndice I	Argentina	Etapas 6	Corredor de tráfico marítimo con restricciones de velocidad implementado por la Guardia Costera Argentina desde 2008, cada año del 1 de junio al 30 de noviembre. Es necesario realizar un seguimiento para evaluar el cumplimiento de las medidas.
Nueva Zelanda, golfo de Hauraki	Ballena de Bryde	Apéndice II	Nueva Zelanda	Etapas 7	Restricciones voluntarias de velocidad implementadas por los Puertos de Auckland. El seguimiento muestra una buena adopción por parte del sector. Es necesario un seguimiento continuo para garantizar la adopción sostenida.
España, Marruecos, estrecho de Gibraltar, Mediterráneo	Rorcual común	Apéndices I y II	España, Marruecos	Etapas 7	Restricción estacional de velocidad recomendada a través de la OMI: el seguimiento ha demostrado casi nulo conocimiento o cumplimiento. Es necesario realizar un seguimiento para evaluar el cumplimiento de las medidas. Se requiere sensibilización del sector para mejorar la concienciación y el cumplimiento.
España, Marruecos, estrecho de Gibraltar, Mediterráneo	Cachalote	Apéndices I y II	España, Marruecos	Etapas 7	Restricción estacional de velocidad recomendada a través de la OMI: el seguimiento ha demostrado casi nulo conocimiento o cumplimiento. Se requiere sensibilización del sector para mejorar la concienciación y el cumplimiento.

8. El *Plan estratégico de la CBI para mitigar los impactos de las colisiones de las embarcaciones en las poblaciones de cetáceos: 2022-2032* identifica diversas «etapas de acción» para cada población de cetáceos en riesgo. Estas van desde la identificación de áreas/poblaciones de interés (etapa 1) hasta la aplicación y seguimiento de medidas de mitigación mediante normativas nacionales o de la Organización Marítima Internacional (OMI) (etapas 6 y 7). Las etapas intermedias incluyen la realización de análisis de riesgos, la evaluación de posibles medidas de mitigación, las consultas con las partes interesadas y las medidas voluntarias. La Tabla 1 identifica la «etapa de acción» pertinente para cada población y ofrece información actualizada sobre las medidas más recientes adoptadas y los posibles próximos pasos. Las etapas de acción se han actualizado desde la última versión del Plan estratégico de la CBI para tener en cuenta los avances más recientes.
9. Aunque el objetivo principal de la OMI es la seguridad y protección marítimas, también tiene una función en la protección del medio marino frente a la navegación y en la conservación de especies marinas vulnerables. La OMI proporciona directrices para garantizar que las actividades de navegación se lleven a cabo de manera sostenible y responsable, minimizando los efectos en el medio marino. Es responsable de aprobar tanto el establecimiento de rutas marítimas internacionales como las propuestas de modificación de rutas existentes.
10. La OMI ha elaborado directrices que describen principios y medidas para minimizar el riesgo de colisiones con cetáceos.⁴ Reconoce que cambios menores en las rutas de navegación en zonas de alto riesgo —desviando grandes volúmenes de tráfico fuera de hábitats clave de ballenas— podrían reducir sustancialmente las colisiones, y que tales medidas de desvío probablemente constituyan la mejor medida de mitigación.⁵ Cuando el desvío no sea posible, debido a factores como la distribución y el comportamiento de las ballenas o a las opciones y limitaciones de las rutas de navegación, la reducción de la velocidad de las embarcaciones ofrece la solución más sencilla para disminuir el riesgo.
11. Se ha demostrado la eficacia de las medidas de conservación y gestión marinas basadas en áreas en distintos lugares. El proceso de identificación de Áreas Importantes para Mamíferos Marinos (IMMA, por sus siglas en inglés), Áreas Importantes para Tiburones y Rayas (ISRA, por sus siglas en inglés) y Áreas Importantes para Tortugas Marinas (IMTA, por sus siglas en inglés) ofrece la orientación necesaria para elaborar estas iniciativas de conservación de cetáceos, tiburones, rayas, pinnípedos, sirenios, nutrias, peces y osos polares incluidos en la CMS. En el documento [UNEP/CMS/COP15/Doc.25.3.1](#) figuran los informes sobre las IMMA, ISRA e IMTA, así como las resoluciones propuestas relacionadas.

Colaboración con la OMI

12. En cumplimiento de las Decisiones 14.50 (b) y (c), en octubre de 2024 la Secretaría y la OMI analizaron posibles sinergias entre la CMS y la OMI para reducir el riesgo de colisiones con embarcaciones en la megafauna marina. La Secretaría llamó la atención de la OMI sobre el informe *Limiting Global Ship Strike on Whale Sharks – Understanding an increasing threat to the world’s largest fish* (Reducir las colisiones de buques con el tiburón ballena: comprensión de una amenaza creciente para el pez más grande del mundo) ([UNEP/CMS/COP14/Inf.27.2.3](#)) y la *Guía sobre la reducción del riesgo de colisiones con embarcaciones para el tiburón ballena* ([anexa a la Resolución 14.5](#)).

4 MEPC.1/Circ.674: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/674.pdf>

5 MEPC 69/21 *Report of the Marine Environment Protection Committee on Its 69th Session* (Informe del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 69.º período de sesiones) (2016)

Debate y análisis

13. Los trabajos realizados por la CBI para identificar zonas de alto riesgo de colisiones con embarcaciones pueden servir para identificar poblaciones de cetáceos incluidas en la CMS en riesgo y las Partes del Área de distribución de la CMS pertinentes. Estas incluyen las siguientes especies de la Tabla 1 anterior: ballena azul, ballena de Bryde, rorcual común, ballena jorobada, ballena franca del norte, ballena franca, cachalote; y los siguientes Estados del área de distribución Partes de la CMS: Argentina, Francia, Grecia, Italia, Marruecos, Mónaco, Nueva Zelanda, Panamá, Sudáfrica, España y Sri Lanka y el Reino Unido.
14. Además, gracias a la labor realizada en el marco de la CBI para identificar etapas de acción en relación con el riesgo de colisiones con embarcaciones y las medidas ya adoptadas o propuestas, es posible determinar los próximos pasos para cada una de estas zonas y poblaciones, tal como se indica en la última columna de la Tabla 1 anterior.
15. Sería beneficioso adoptar nuevas medidas dirigidas a las poblaciones de cetáceos incluidas en la CMS identificadas como en alto riesgo de colisiones con embarcaciones. A este respecto, se propone una decisión dirigida a las Partes en el Anexo 1.

Acciones recomendadas

16. Se recomienda a la Conferencia de las Partes que:
 - a) apruebe los proyectos de Decisión que figuran en el Anexo 1 del presente documento; y
 - b) derogue las Decisiones 14.48-14.50.

PROYECTO DE DECISIONES

COLISIONES CON EMBARCACIONES

Dirigido a las Partes

- 15.AA Se solicita a las Partes identificadas en la Tabla 1 del documento UNEP/CMS/Doc.25.3.2 *Colisiones con embarcaciones* que:
- a) apliquen medidas para reducir el riesgo de colisiones con embarcaciones en las poblaciones de cetáceos incluidas en la CMS en riesgo, identificadas por la Comisión Ballenera Internacional (CBI), entre ellas:
 - i) realizar análisis de riesgos y evaluaciones de posibles opciones de mitigación, cuando aún no se haya hecho;
 - ii) introducir medidas de mitigación mediante la normativa nacional o a través de la Organización Marítima Internacional (OMI); y
 - iii) aplicar medidas de seguimiento para evaluar su eficacia, incluida la sensibilización del sector y el cumplimiento de dichas medidas;
 - b) informen a la Conferencia de las Partes en su 16.^a reunión sobre los progresos en la aplicación de la presente Decisión.

Dirigido al Consejo Científico

- 15.BB Se solicita al Consejo Científico, sujeto a la disponibilidad de recursos, que:
- a) identifique más poblaciones de especies incluidas en la CMS en riesgo de colisiones con embarcaciones mediante la cartografía de las rutas marítimas en relación con las Áreas Importantes para Mamíferos Marinos (IMMA), en colaboración con el Grupo Operativo de la UICN sobre Áreas Protegidas para Mamíferos Marinos;
 - b) identifique las áreas en las que los cetáceos incluidos en la CMS corren un alto riesgo de colisiones con embarcaciones, incluso mediante la cartografía de las rutas marítimas en relación con las IMMA, en colaboración con la CBI y la OMI; y
 - c) elabore recomendaciones sobre la ubicación adecuada de las medidas de desvío, incluida la evitación de áreas y/o el establecimiento de restricciones de velocidad de embarcaciones en hábitats clave de cetáceos, y formule recomendaciones a las Partes.

Dirigido a la Secretaría

- 15.CC La Secretaría, sujeta a la disponibilidad de recursos, apoyará al Consejo Científico en la aplicación de la Decisión 15.BB.