



CONVENTION SUR LES ESPÈCES MIGRATRICES

UNEP/CMS/COP15/Doc.25.3.2/Rev.2

25 mars 2026

Français

Original : Anglais

15^{ème} SESSION DE LA CONFÉRENCE DES PARTIES
Campo Grande, Brésil, 23 au 29 mars 2026
Point 25.3.2 de l'ordre du jour

COLLISIONS AVEC LES NAVIRES*

(Préparé par le Secrétariat)

Résumé :

Le présent document fait le point des avancées réalisées dans la mise en œuvre des Décisions 14.48–14.50 *Réduire le risque de collision avec les navires pour la mégafaune marine* et propose l'adoption de nouveaux projets de décision.

Les projets de décision ci-joints contribueraient à la réalisation des Cibles 2.1, 2.2, 3.2 et 6.4 du Plan stratégique de Samarcande pour les espèces migratrices 2024–2032.

Les révisions n° 1 et n°2 corrigent la nomenclature géographique conformément à la directive rédactionnelle du Secrétariat de l'ONU (ST/CS/SER.A/42) du 3 août 1999.

*Les appellations géographiques utilisées dans le présent document n'impliquent en aucune manière l'expression d'une opinion quelconque de la part du Secrétariat de la CMS (ou du Programme des Nations Unies pour l'environnement) quant au statut juridique d'un pays, d'un territoire ou d'une zone, ni quant au tracé de ses frontières ou limites.

COLLISIONS AVEC LES NAVIRES

Contexte

1. Les collisions entre les navires et les espèces migratrices appartenant à la mégafaune marine (ci-après, les collisions avec les navires) sont une source de préoccupations pour la conservation à l'échelle mondiale. Prenant acte de cette menace, la COP14 a adopté la Résolution 14.5 *Réduire le risque de collision avec les navires pour la mégafaune marine*, qui prie instamment les Parties d'adopter des mesures pour réduire ce risque. Cette résolution encourage également 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'Organisation maritime internationale (OMI) afin d'éviter ce risque. En outre, la COP14 a adopté les *Orientations sur la réduction du risque de collision avec des navires pour les requins-baleines (Rhincodon typus)*, annexées à la Résolution.
2. Les décisions suivantes ont été adoptées par la COP14 à cet égard :

14.48 À l'adresse des Parties qui sont des États de l'aire de répartition¹ des espèces de mégafaune marine inscrites aux annexes de la CMS qui sont sujettes à des collisions avec des navires Les Parties qui sont des États de l'aire de répartition sont priées de :

- a) 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 ;

- 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 figurant en annexe à la Résolution 14.5 Réduire le risque de collision avec les navires pour la mégafaune marine ; et

- d) 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.

14.49 À l'adresse du Conseil scientifique Le Conseil scientifique est prié, sous réserve de la disponibilité de ressources externes :

- a) 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 14.48 et de formuler des recommandations aux Parties ;

- b) 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 ;

- c) 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) ; et

- d) de rendre compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre de cette Décision lors de la 15e session de la Conférence des Parties.

14.50 À l'adresse du Secrétariat Le Secrétariat, sous réserve de la disponibilité de ressources externes :

- a) assiste le Conseil scientifique dans la mise en œuvre des paragraphes (a) à (c) de la Décision 14.49 ;
- b) 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 ;
- 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. le rapport Réduire les collisions entre les navires et les requins baleines – Comprendre la menace croissante qui pèse sur le plus grand poisson de la planète, figurant dans le document UNEP/CMS/COP14/Inf.27.2.3, et les Orientations sur la réduction du risque de collision avec des navires pour les requins baleines figurant en annexe à la Résolution 14.5 Réduire le risque de collision avec les navires pour la mégafaune marine.

Recenser les zones où les cétacés inscrits aux Annexes de la CMS sont exposés à un risque élevé de collision avec des navires

3. Au cours de sa 7^e réunion, en septembre 2024, le Comité de session du Conseil scientifique de la CMS a noté que la Commission baleinière internationale (CBI) avait déjà entrepris d'importants travaux pour mettre en œuvre la Décision 14.49 b) et que ces travaux pourraient permettre de recenser les zones où certains cétacés inscrits aux Annexes de la CMS sont fortement menacés par les collisions avec des navires.
4. La CBI s'emploie à résoudre le problème des collisions entre navires et cétacés par l'intermédiaire de ses comités scientifiques et de conservation. En vue d'élaborer des mesures d'atténuation appropriées, elle a, jusqu'à présent, concentré ses efforts sur l'obtention de données, qui lui permettront de réaliser une évaluation quantitative des facteurs impliqués dans les collisions avec des navires et, ainsi, de cibler plus efficacement les efforts en matière d'atténuation.
5. Dans son *Plan stratégique visant à atténuer les impacts des collisions avec des navires sur les populations de cétacés (2022-2032)*¹, la CBI recense des « zones à risque élevé » pour les cétacés, dans lesquelles les collisions avec des navires sont l'une des principales causes de mortalité et peuvent menacer l'état de conservation de ces espèces au niveau local. La Commission définit ces zones à haut risque comme « la convergence soit de zones où le volume de transport maritime et de baleines est élevé, soit de zones où le nombre de baleines et le transport maritime est élevé ». Les zones où le volume de transport maritime est élevé comprennent les itinéraires de navigation historiques, certaines voies maritimes et les abords des ports. Les zones à forte concentration de baleines incluent les sites de rassemblement, les lieux où leur présence en grand nombre est régulièrement observée, ainsi que les habitats essentiels à la survie des populations.

¹ Plan stratégique de la CBI visant à atténuer les impacts des collisions avec des navires sur les populations de cétacés (2022-2032) : <https://archive.iwc.int/pages/view.php?ref=19858&k=>

6. Le plan stratégique de la CBI définit également les populations à risque. Il s'agit de populations de cétacés dont la « viabilité » est menacée par les collisions avec les navires. Un certain nombre de facteurs, particuliers ou interdépendants, peuvent influencer sur la viabilité de la population, y compris la part que représente une population donnée dans les zones à risque élevé, le nombre de femelles en âge de se reproduire au sein d'une population et la vulnérabilité d'une espèce donnée aux collisions avec les navires (par exemple, les espèces qui nagent lentement ou qui restent à la surface pendant de longues périodes courent un plus grand risque).
7. Le tableau 1 est adapté du *Plan stratégique de la CBI visant à atténuer les impacts des collisions avec des navires sur les populations de cétacés (2022-2032)*. Il désigne les zones où les espèces de cétacés inscrites aux Annexes de la CMS sont exposées à un risque élevé, ainsi que les Parties à la CMS concernées par ces zones.

Tableau 1 : Localisation des populations à risque de baleines inscrites aux Annexes de la CMS

Localisation	Espèce	Inscription aux Annexes de la CMS	État(s) de l'aire de répartition concerné(s)	Phase d'action de la CBI	Actions entreprises/actions supplémentaires requises
Afrique du Sud, Port de Cape Town	Baleine australe	Annexe I	Afrique du Sud	Phase 1	Une analyse des risques de collision avec les navires est prévue.
Afrique du Sud, Port de Cape Town	Baleines à bosse	Annexe I	Afrique du Sud	Phase 1	Une analyse des risques de collision avec les navires est prévue.
Espagne, îles Canaries	Cachalots	Annexes I et II	Espagne	Phase 3	Des systèmes de détection des baleines sont mis à l'essai sur des ferries à grande vitesse. Si les essais sont concluants, ces systèmes devront être étendus à tous les opérateurs de ferries rapides, et des protocoles devront être élaborés pour faire en sorte que les navires réagissent efficacement aux détections de baleines.
Sud-ouest de l'Atlantique, île subantarctique située à 54°15'S 36°45'O	Baleines bleues	Annexe I	²	Phase 3	Réduction volontaire de la vitesse à 10 nœuds mise en place par le gouvernement.
Sud-ouest de l'Atlantique, île subantarctique située à 54°15'S 36°45'O	Baleines à bosse	Annexe I	²	Phase 3	Réduction volontaire de la vitesse à 10 nœuds mise en place par le gouvernement.
Sri Lanka	Baleines bleues	Annexe I	Sri Lanka	Phase 4	Une proposition du secteur visant à créer un nouveau dispositif de séparation du trafic (DST) a été examinée à l'OMI. Elle a ensuite

² Il existe un différend entre les gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas) et les zones maritimes environnantes.

Localisation	Espèce	Inscription aux Annexes de la CMS	État(s) de l'aire de répartition concerné(s)	Phase d'action de la CBI	Actions entreprises/actions supplémentaires requises
					été soumise au Gouvernement sri-lankais pour examen.
Grèce, fosse hellénique, Méditerranée	Cachalots	Annexes I et II	Grèce	Phase 4	Des informations sont fournies dans des avis aux navigateurs et des livres de bord concernant la zone la plus préoccupante. Plusieurs compagnies de transport maritime se sont engagées à éviter cette zone ou à y réduire leur vitesse. Une proposition d'itinéraire présentée à l'OMI par la Grèce renforcerait les actions volontaires entreprises par certains acteurs du transport maritime et garantirait que tous les opérateurs prennent les mesures appropriées pour réduire les risques.
Péninsule antarctique	Baleines à bosse	Annexe I	s.o.	Phase 5	Des zones où tous les navires de l'IAATO devront réduire leur vitesse de 10 nœuds ont été définies ³ .
France, Monaco, Italie, sanctuaire Pelagos, Méditerranée	Rorqual commun	Annexes I et II	France, Italie, Monaco	Phase 5	Création d'une zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA) dans la zone nord-ouest de la Méditerranée ⁴ , comprenant la zone visée par l'Accord Pelagos (Sanctuaire Pelagos) ; collaboration avec l'Accord Pelagos. Des travaux supplémentaires sont nécessaires pour appliquer efficacement les mesures de protection associées en vue de réduire les risques de collision avec des navires dans la PSSA.
Espagne, îles Baléares, Méditerranée et corridor de migration des cétacés	Rorqual commun	Annexes I et II	Espagne	Phase 5	Création d'une PSSA dans la zone nord-ouest de la Méditerranée, comprenant la zone visée par l'Accord Pelagos (Sanctuaire Pelagos) ; collaboration avec l'Accord Pelagos. Des travaux supplémentaires sont nécessaires pour appliquer efficacement les mesures de protection associées en vue de réduire les risques de collision avec des navires dans la PSSA.
Espagne, îles Baléares, Méditerranée	Cachalots	Annexes I et II	Espagne	Phase 5	Création d'une PSSA dans la zone nord-ouest de la Méditerranée, comprenant la zone visée par l'Accord Pelagos (Sanctuaire Pelagos) ; collaboration avec

³ Association internationale des organisations de voyages dans l'Antarctique

⁴ Zone maritime particulièrement vulnérable

Localisation	Espèce	Inscription aux Annexes de la CMS	État(s) de l'aire de répartition concerné(s)	Phase d'action de la CBI	Actions entreprises/actions supplémentaires requises
					l'Accord Pelagos. Des travaux supplémentaires sont nécessaires pour appliquer efficacement les mesures de protection associées en vue de réduire les risques de collision avec des navires dans la PSSA.
Espagne, Maroc, mer d'Alboran orientale, Méditerranée	Rorqual commun	Annexes I et II	Espagne, Maroc	Phase 5	Relocalisation du DST du cap de Gate. Un suivi est nécessaire pour évaluer le respect du dispositif.
Espagne, Maroc, mer d'Alboran orientale, Méditerranée	Cachalots	Annexes I et II	Espagne, Maroc	Phase 5	Relocalisation du DST du cap de Gate. Un suivi est nécessaire pour évaluer le respect du dispositif.
Panama	Baleines à bosse	Annexe I	Panama	Phase 6	Des itinéraires ont été établis et des mesures de réduction de la vitesse mises en œuvre par l'OMI. Un suivi est nécessaire pour évaluer le respect des mesures de réduction de la vitesse.
Argentine, Atlantique Sud-Ouest, golfe Nuevo, péninsule Valdés	Baleine australe	Annexe I	Argentine	Phase 6	Un couloir de circulation maritime avec des restrictions de vitesse a été mis en place par les gardes-côtes argentins en 2008 et s'applique chaque année du 1er juin au 30 novembre. Un suivi est nécessaire pour évaluer le respect des mesures.
Nouvelle-Zélande, golfe de Hauraki	Rorqual tropical	Annexe II	Nouvelle-Zélande	Phase 7	Des restrictions volontaires de vitesse sont mises en œuvre par les ports d'Auckland. Le suivi montre que le secteur a bien adopté cette pratique. Il convient de maintenir le suivi pour garantir le respect permanent de ces règles.
Espagne, Maroc, détroit de Gibraltar, Méditerranée	Rorqual commun	Annexes I et II	Espagne, Maroc	Phase 7	Une restriction de vitesse saisonnière a été recommandée par l'OMI, mais les contrôles ont révélé que le niveau de sensibilisation ou de respect de cette règle était presque nul. Un suivi est nécessaire pour évaluer le respect des mesures. Une démarche de sensibilisation du secteur est nécessaire pour améliorer la prise de conscience et le respect des recommandations.
Espagne, Maroc, détroit de Gibraltar, Méditerranée	Cachalots	Annexes I et II	Espagne, Maroc	Phase 7	Une restriction de vitesse saisonnière a été recommandée par l'OMI, mais les contrôles ont révélé que le niveau de sensibilisation ou de respect de

Localisation	Espèce	Inscription aux Annexes de la CMS	État(s) de l'aire de répartition concerné(s)	Phase d'action de la CBI	Actions entreprises/actions supplémentaires requises
					cette règle était presque nul. Une démarche de sensibilisation du secteur est nécessaire pour améliorer la prise de conscience et le respect des recommandations.

8. Le *Plan stratégique de la CBI visant à atténuer les impacts des collisions avec des navires sur les populations de cétacés (2022-2032)* établit différentes « phases d'action » pour chaque population de cétacés à risque. Ces phases vont du recensement des zones ou des populations potentiellement préoccupantes (phase 1) à la mise en œuvre et au suivi des mesures d'atténuation au moyen des réglementations nationales ou de l'OMI (phases 6 et 7). Les étapes intermédiaires comprennent la réalisation d'analyses des risques et l'évaluation des mesures d'atténuation envisageables, la consultation des parties prenantes et la prise de mesures volontaires. Le tableau 1 présente la « phase d'action » correspondante pour chaque population et fournit un état des lieux des mesures les plus récentes et sur les prochaines étapes possibles. Les phases d'action ont été mises à jour depuis la dernière itération du plan stratégique de la CBI afin de tenir compte des évolutions les plus récentes.
9. Si l'OMI a pour mission première la sécurité et la sûreté maritimes, elle contribue également à la protection de l'environnement marin et à la préservation des espèces marines vulnérables. Elle émet des orientations afin d'assurer un transport maritime durable et responsable, tout en limitant ses impacts sur l'environnement marin. Elle a pour mandat d'approuver aussi bien la création de nouvelles routes maritimes internationales que les propositions de modification des routes existantes.
10. L'OMI a défini des orientations énonçant les principes et les mesures à appliquer afin de réduire au minimum les risques de collision entre navires et cétacés⁵. Elle reconnaît que des modifications mineures des itinéraires de transport maritime dans les zones à risque élevé, permettant d'éloigner d'importants volumes de transport des habitats critiques pour les baleines, pourraient entraîner une réduction substantielle des collisions, et que de telles modifications d'itinéraires constituent probablement la meilleure mesure d'atténuation⁶. Lorsque ces modifications ne sont pas possibles en raison de facteurs tels que la répartition des baleines, leur comportement ou leur utilisation des habitats ainsi que les options et limitations des navires concernant leurs itinéraires, la réduction de la vitesse des navires constitue la solution la plus simple pour réduire les risques.
11. Les mesures de conservation et de gestion marine par zone se sont révélées efficaces dans plusieurs zones. Le processus de détermination des aires importantes pour les mammifères marins (AIMM), des aires importantes pour les requins et les raies (AIRR) et des aires importantes pour les tortues marines (AITM) fournit les orientations nécessaires afin de mettre en œuvre de telles initiatives de conservation pour les cétacés, les requins, les raies, les pinnipèdes, les siréniens, les loutres, les poissons et les ours polaires inscrits aux Annexes de la CMS. Les rapports sur les AIMM, les AIRR et les AITM, ainsi que les propositions de résolutions correspondantes, sont disponibles dans le document [UNEP/CMS/COP15/Doc.25.3.1](https://www.unep.org/fr/cms/cop15/doc2531).

Collaboration avec l'OMI

⁵ MEPC.1/Circ.674 : <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/674.pdf>

⁶ MEPC 69/21 *Rapport du Comité de la protection du milieu marin sur sa 69^e session* (2016)

12. En vue de mettre en œuvre les Décisions 14.50 b) et c), en octobre 2024, le Secrétariat et l'OMI ont examiné les éventuelles synergies entre la CMS et l'OMI qui permettraient de réduire le risque de collision entre les navires et la mégafaune marine. Le Secrétariat a attiré l'attention de l'OMI sur le rapport intitulé *Limiting Global Ship Strike on Whale Sharks – Understanding an increasing threat to the world's largest fish* ([UNEP/CMS/COP14/Inf.27.2.3](#)) et sur les *Orientations sur la réduction du risque de collision avec des navires pour les requins-baleines* ([annexées à la Résolution 14.5](#)).

Discussion et analyse

13. Le travail effectué par la CBI pour recenser les zones à risque élevé de collision avec les navires peut permettre d'identifier les populations de cétacés inscrites aux Annexes de la CMS qui sont exposées à ce risque, ainsi que les États de l'aire de répartition concernés. Il s'agit notamment des espèces et pays répertoriés dans le tableau 1 ci-dessus.
14. En outre, grâce aux travaux accomplis par la CBI pour recenser les phases d'action visant à lutter contre le risque de collision avec les navires et les mesures déjà prises ou proposées, il est possible de déterminer les prochaines étapes pour chacun de ces lieux et populations, comme indiqué dans la dernière colonne du tableau 1 ci-dessus.
15. Il serait judicieux de prendre des mesures supplémentaires pour cibler les populations de cétacés inscrites aux Annexes de la CMS et identifiées comme présentant un risque élevé de collision avec des navires. Une décision à cet effet, adressée aux Parties⁷, est proposée à l'Annexe .

Actions recommandées

16. Il est recommandé à la Conférence des Parties de :
 - a) adopter les projets de décision figurant à l'Annexe du présent document ;
 - b) abroger les Décisions 14.48–14.50.

ANNEXE**PROJETS DE DÉCISION****COLLISIONS AVEC LES NAVIRES****À l'adresse des Parties**

- 15.AA Il est demandé aux Parties identifiées dans le tableau 1 du document UNEP/CMS/Doc.25.3.2 *Collisions avec les navires* de :
- a) prendre des mesures visant à réduire le risque de collision avec des navires pour les populations à risque de cétacés figurant aux Annexes de la CMS et identifiées par la CBI, et notamment, de :
 - i) effectuer une analyse des risques et évaluer les options d'atténuation possibles, lorsqu'une telle démarche n'a pas encore été entreprise ;
 - ii) instaurer des mesures d'atténuation au moyen de réglementations nationales ou de l'Organisation maritime internationale (OMI) ;
 - iii) mettre en place des mesures de contrôle afin d'évaluer l'efficacité des initiatives, en veillant notamment à ce que le secteur soit informé des mesures adoptées et s'y conforme ;
 - b) rendre compte à la Conférence des Parties, à sa 16^e session, des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la présente décision.

À l'adresse du Conseil scientifique

- 15.BB Il est demandé au Conseil scientifique, sous réserve de la disponibilité des ressources, de :
- a) recenser les autres populations d'espèces inscrites aux Annexes de la CMS qui sont exposées au risque de collision avec des navires en cartographiant les voies de navigation maritime par rapport aux aires importantes pour les mammifères marins (AIMM), en collaboration avec le groupe de travail de l'UICN sur les aires protégées pour les mammifères marins ;
 - b) recenser les zones où les cétacés inscrits aux Annexes de la CMS courent un risque élevé de collision avec des navires, notamment en cartographiant les voies de navigation maritime par rapport aux AIMM, en collaboration avec la CBI et l'OMI ;
 - c) élaborer des orientations sur la mise en place appropriée de mesures de modification des itinéraires – qu'il s'agisse d'éviter certaines zones ou d'imposer des limitations de vitesse dans les habitats essentiels des cétacés – et formuler des recommandations à l'intention des Parties.

À l'adresse du Secrétariat

- 15.CC Le Secrétariat aide, sous réserve de la disponibilité des ressources, le Conseil scientifique à mettre en œuvre la Décision 15.BB.