

RESOLUTION 7.12**COLLISIONS**

La Réunion des Parties à l'Accord sur la Conservation des Cétacés de la mer Noire, de la Méditerranée et de la zone Atlantique adjacente :

Rappelant les Résolutions ACCOBAMS 5.11 et 6.19,

Prenant en considération la Recommandation 12.5 « Collisions » de la 12^{ème} Réunion du Comité Scientifique de l'ACCOBAMS,

Réaffirmant que la question des collisions avec les navires, qui touchent particulièrement les grands rorquals, tels que le rorqual commun et le cachalot, demeure préoccupante dans la zone de l'ACCOBAMS,

Conscient que la vitesse, plutôt que la forme ou la trajectoire des navires, est le facteur le plus important dans les collisions avec les navires,

Notant que les seules mesures efficaces pour éviter que les cétacés ne soient gravement blessés ou tués par des collisions avec des navires sont actuellement : a) l'évitement par les navires de zones ou de périodes de forte densité de baleines, y compris la création de voies maritimes ou de zones de non-navigation, et b) la réduction de la vitesse dans ces zones ou périodes, ralentissant les navires à des vitesses inférieures à 10-12 nœuds,

Notant également que les restrictions de vitesse peuvent également réduire le bruit sous-marin et les émissions de gaz à effet de serre qui peuvent aider à atteindre d'autres objectifs internationaux,

Rappelant les directives de l'OMI (MEPC.1/Circ.833) relatives à la réduction du bruit sous-marin provenant de la navigation commerciale pour faire face aux effets néfastes sur la vie marine et, en particulier, le paragraphe 10.5 "Réorientation et décisions opérationnelles pour réduire les effets néfastes sur la vie marine" qui recommande des réductions de vitesse ou des décisions en matière d'acheminement pour éviter les zones marines sensibles, notamment les habitats ou voies de migration connus, afin de réduire ces effets nocifs sur la vie marine,

Conscient que le volume du trafic maritime continuera d'augmenter considérablement dans un avenir proche,

Rappelant l'atelier conjoint de la CBI (Commission Baleinière Internationale) - ACCOBAMS sur la réduction des risques de collision entre navires et cétacés, qui s'est tenu à Beaulieu, en France, en 2010,

Soulignant que la plus haute priorité est la collecte et la communication des données, y compris les accidents évités de justesse, à la Base de Données Globale sur les Collisions hébergée par la CBI, qui permettra à la fois de faciliter une bonne évaluation, la priorisation et le suivi des collisions avec des navires comme une menace pour différentes populations et régions et de contribuer à l'élaboration des mesures d'atténuation,

Reconnaissant le travail de collaboration efficace en cours avec les Comités Scientifique et de Conservation de la CBI sur la question des collisions avec les navires,

1. *Encourage* les Parties à :
 - a) examiner les recommandations de l'atelier conjoint CBI-UICN-ACCOBAMS sur la manière dont les données et le processus utilisés pour identifier les Zones Importantes pour les Mammifères Marins (IMMA) peuvent aider à identifier les zones à haut risque de collision avec les navires (6-7 avril 2019, Messinia, Grèce) comme présenté en [Annexe](#) de la présente Résolution, et plus particulièrement en ce qui concerne (i) le processus de désignation d'une ZMPV par l'OMI à une échelle qui inclut l'IMMA du nord-ouest de la Méditerranée, le talus et le canyon, plus éventuellement le corridor espagnol, et (ii) les mesures de réduction des risques dans la Fosse Hellénique ;
 - b) prendre note des recommandations et des avis résultant d'autres initiatives, telles que l'élaboration d'un Plan de Conservation et de Gestion du rorqual commun méditerranéen, le projet « d'élaboration et d'évaluation de stratégies d'atténuation visant à réduire le risque de collision des navires avec le rorqual commun et le cachalot dans le Sanctuaire Pelagos » et tout autre projet pertinent tel que « SICOMAR plus » dans la zone de l'ACCOBAMS ;
 - c) commencer à intégrer la réduction de la vitesse des navires dans les stratégies de politique portuaire, mais aussi à l'approche du port et dans les zones clés (par exemple, les Aires Marines Protégées, les ASPIM, les habitats critiques pour les cétacés, les IMMA, etc.) ;
 - d) développer des programmes d'incitation pour promouvoir l'application de mesures de réduction de la vitesse et des émissions de gaz à effet de serre par les navires/opérateurs dans la région de l'ACCOBAMS ;
 - e) soumettre une proposition de Dispositif de Séparation du Trafic (TSS) dans les zones où il existe des preuves scientifiques de leur efficacité en tant que mesure d'atténuation, telles que la Fosse Hellénique, comme recommandé par le Comité Scientifique de la CBI, par le Comité Scientifique de l'ACCOBAMS dans sa Recommandation 10.6 et dans la Résolution 6.19 adoptée par les Parties en 2016 ;
 - f) soutenir la mise en œuvre d'un projet au cours du prochain triennat visant à identifier les zones de conflit potentiel (Habitats Critiques pour les Cétacés) où les principales voies de navigation et le trafic maritime traversent des habitats sensibles ou importants pour les grands cétacés (cachalots et rorquals communs) dans la zone visée par l'Accord, selon des méthodes élaborées par les initiatives visées au (a) ;
 - g) envisager d'autres mesures de l'OMI pour atténuer les collisions avec les navires dans la zone de l'ACCOBAMS ;
2. *Recommande* aux Parties de continuer à soutenir des projets qui amélioreront l'état des connaissances sur les collisions avec les navires et les stratégies d'atténuation possibles y compris l'utilisation de la télémétrie et de la photo-identification ;
3. *Encourage* fortement les Parties à soumettre les informations relatives aux collisions avec les navires, à la Base de Données Globale sur les Collisions hébergée par la CBI qui a rationalisé le processus de saisie des données sur les conseils des membres du Comité Scientifique de l'ACCOBAMS et d'autres experts ;
4. *Encourage* le Comité Scientifique et son Groupe de Travail pertinent, à faciliter la transmission de données à la Base de Données Globale de la CBI ainsi que les retours de celle-ci ;
5. *Demande* au Comité Scientifique de l'ACCOBAMS de :
 - étudier les données existantes pour déterminer l'efficacité d'entreprendre un exercice de modélisation spatiale pour les rorquals communs en Méditerranée pour comparaison avec les informations sur le trafic maritime ;

- continuer à surveiller les zones à haut risque de collision en mer Méditerranée (le détroit de Gibraltar, le Sanctuaire Pelagos, la zone située au sud-ouest de l'île de Crète, la zone entourant les îles Baléares, la zone située entre Almeria et Nador sur la rive orientale de la mer d'Alborán et le Détroit de Sicile) ;
 - proposer et faciliter la mise en œuvre de l'OMI ou de mesures d'atténuation nationales (ZMPV¹, TSS², ATBA³) dans des zones sélectionnées ;
 - faciliter l'évaluation scientifique de l'efficacité des outils de prévention et d'atténuation des collisions avec les navires au cours du prochain triennat ;
6. *Demande* au Comité Scientifique et au Secrétariat Permanent de continuer à travailler avec la CBI, la Société Européenne des Cétacés (ECS), ASCOBANS et d'autres Organisations compétentes pour finaliser les protocoles d'autopsie afin d'identifier les causes de décès, y compris celles liées aux collisions avec les navires ;
7. *Charge* le Secrétariat Permanent et le Comité Scientifique d'évaluer la faisabilité et de développer un certificat « navigation sans risque de collision pour les baleines » à délivrer aux compagnies maritimes adoptant les mesures d'atténuation suggérées pour réduire le risque de collision avec les navires ;
8. *Recommande* que le travail de collaboration avec les Comités scientifique et de Conservation de la CBI se poursuive, ainsi que la collaboration avec la CMS, l'OMI, ASCOBANS et d'autres Organisations Internationales compétentes ;
9. *Décide* que la présente Résolution remplace les Résolutions 5.11 et 6.19.

¹ Zones Maritimes Particulièrement Vulnérables

² Dispositif de Séparation du Trafic (TSS= traffic separation scheme)

³ Zone à éviter (ATBA = Area to be Avoided)

ANNEXE

RECOMMANDATIONS DE L'ATELIER CONJOINT CBI-UICN-ACCOBAMS POUR ÉVALUER COMMENT LES DONNÉES ET LE PROCESSUS UTILISÉS POUR IDENTIFIER DES AIRES IMPORTANTES POUR LES MAMMIFÈRES MARINS (IMMAS) POURRAIENT AIDER À IDENTIFIER DES ZONES À HAUT RISQUE DE COLLISIONS AVEC LES NAVIRES

(6-7 avril 2019, Messinia, Grèce)

1- Lignes Directrices sur les bonnes pratiques nécessaires à la future détermination de zones à haut risque de collisions entre navires et cétacés

L'atelier **a convenu** que les Aires Importantes pour les Mammifères Marins⁴ (IMMA) représentaient une approche systématique et biocentrique dans l'identification des habitats importants, et qu'ainsi elles pouvaient être utiles pour identifier les potentielles zones à haut risque de collisions avec les navires. En particulier, si une IMMA contient une espèce ou une population vulnérable aux collisions avec les navires et qu'il y a un trafic maritime important, cette zone peut être « signalée » pour une attention plus particulière et de potentielles mesures d'atténuation.

Reconnaissant qu'il n'existait actuellement aucune solution technologique universelle pour prévenir les collisions avec les navires, le groupe **a recommandé** que les meilleures mesures d'atténuation actuelles étaient que les routes des navires évitent les zones à haut risque ou, que si ces zones ne pouvaient être évitées, que la vitesse soit limitée à 10 nœuds, ce qui s'avère être une vitesse efficace pour réduire les collisions mortelles avec la plupart des grandes baleines (Vanderlan et Taggart, 2007; Conn et Silber, 2013; Laist *et coll.*, 2014).

L'atelier **a recommandé** que les étapes suivantes soient prises en compte par le Groupe de travail de la CBI sur les collisions avec les navires et par le Comité scientifique de la CBI, dans le cadre d'un processus visant à identifier les zones à haut risque de collision avec navires en se basant sur les IMMA :

Informations sur le trafic (par exemple le type de navires, la taille, la vitesse, le pavillon, etc.) : tracer les principales routes des navires et voir si elles traversent les IMMA qui abritent des populations importantes ou à forte densité d'espèces menacées et/ou vulnérables aux collisions.

- Recommander des analyses de la répartition spatiale des niveaux de trafic maritime dans les IMMA afin d'examiner la gestion potentielle du trafic maritime au sein d'une IMMA.
- Recommander de travailler avec les agences pertinentes (par exemple le bureau national des Gardes Côtes) qui détiennent ces informations, afin d'accéder aux données sur le trafic maritime, y compris les données des navires qui ne sont pas équipés de système AIS.
- Recommander des analyses pour estimer la proportion du trafic maritime qui n'est pas équipé par l'AIS (par exemple à l'aide de données de télédétection).

Informations sur les espèces (par exemple l'abondance relative, le statut, le comportement des animaux/la saisonnalité/leur cycle de vie à l'intérieur et à proximité des IMMA)

- Recommander de présenter les analyses des risques de manière à permettre la comparaison entre les aires (**par exemple** Redfern et coll. 2013 ; Bezamat et coll. 2014; Priyadarshana et al., 2016; Rockwood et coll. 2017).
- Recommander, que lorsqu'une IMMA est « signalée », une modélisation des données au sein de l'IMMA soit effectuée pour une estimation plus précise du risque (**par exemple** corriger l'effort minimum, etc.).
- Recommander la possible utilisation des données de localisations des animaux et/ou des profils comportementaux pour affiner davantage l'évaluation des risques dans l'IMMA.

⁴ IMMA= Important Marine Mammals Area (en anglais)

Si cela ne peut pas être fait, le groupe recommande d'entreprendre une revue documentée des comportements, de préférence au sein de l'IMMA (par exemple. alimentation de surface ou en profondeur, sociabilisation, voyage, etc.).

Lorsqu'il existe des données sur le profil de plongée, elles devraient être utilisées dans une approche semblable à (Silber et al., 2010) pour estimer la proportion de temps à des profondeurs de risque élevé suivant les types de navires opérant dans la région.

Étudier les données d'échouage près de l'IMMA « signalée », y compris la modélisation des dérives pour estimer le lieu de la collision.

Si le transport maritime peut être réacheminé vers d'autres zones, évaluer la disponibilité des données de distribution des espèces à risque à l'intérieur et à proximité de l'IMMA. Évaluer également les autres conséquences non intentionnelles de ce déplacement (p. ex. autres espèces, sécurité, activités humaines, etc.)

Gestion et atténuation

Lorsqu'une zone à haut risque a été identifiée comme nécessitant des mesures de gestion, le groupe a **recommandé** de suivre les étapes suivantes pour élaborer une stratégie d'atténuation :

- Recommander l'identification et l'engagement de « nodules » maritimes (p. ex. les « centres de commandement » de grandes compagnies, des rassemblements portuaires, etc.).
- Recommander une approche collaborative avec l'ensemble des parties prenantes, avant d'aller à l'OMI (si nécessaire).
- Recommander le maintien d'une boucle d'informations réciproque avec les transporteurs maritimes qui aidera à encourager et à maintenir le succès.

2- Recommandations à la CBI concernant ses travaux scientifiques en cours sur le sujet et la mise en œuvre de son plan stratégique sur les collisions.

L'atelier a **recommandé** que, sous réserve de financement, la CBI, en collaboration avec la Task Force MMPA (MMPATF) de l'UICN et la CMS et ses Accords filles, entreprenne une première analyse des IMMA mondiales, superposées aux données **relatives au transport maritime**, afin d'identifier de potentielles zones à haut risque en tenant compte des résultats de l'atelier (Groupe de travail sur les collisions avec les navires ; Comité scientifique de la CBI; MMPATF de l'UICN; ACCOBAMS; CMS). Le Groupe recommande que le Secrétariat de la CBI élabore une proposition chiffrée et cherche des fonds pour y parvenir (Secrétariat de la CBI)

L'atelier a **recommandé** que le Groupe de travail sur les collisions avec des navires de la CBI élabore des études de cas pour démontrer les avantages, les coûts prévus et réels des mesures mises en place pour réduire les impacts de navires. L'atelier a **recommandé** que le Secrétariat de la CBI examine si un stagiaire pourrait être recruté pour soutenir l'élaboration de ces études de cas.

3- Possibilités d'engagement avec d'autres organisations

L'atelier a **suggéré** que Simone PANIGADA devienne la liaison entre le Comité scientifique de la CBI et le Comité de conservation, le Comité scientifique ACCOBAMS, la CMS et la Task Force MMPA de l'UICN.

4- Autres travaux futurs nécessaires

L'atelier a **convenu** que les IMMA pourraient éventuellement être utilisées pour identifier les zones à risque élevé pour d'autres menaces, y compris les menaces combinées, par exemple les prises accessoires et le bruit. L'atelier a noté que certaines mesures pouvaient aider à faire face à de multiples menaces (p. ex., la séparation des voies de navigations et des trajets des baleines et/ou la réduction de la vitesse des navires peut réduire les collisions et les impacts du bruit). L'atelier a demandé au Comité Scientifique de la CBI d'étudier cette question.

L'atelier **recommande** que le Comité scientifique de la CBI et la Task Force MMPA de l'UICN examinent les utilisations potentielles des bases de données de la CBI (p. ex. prises historiques, observations, échouages, etc.) pour aider à identifier les Zones d'intérêt⁵ (AOI) pour de futures prospections, et pour vérifier la longévité des IMMA.

Renforçant la recommandation du Comité scientifique de la CBI (IWC67b) qui "recommande la poursuite des travaux d'élaboration et d'évaluation des mesures d'atténuation, telles que les limitations de vitesse, qui pourraient être associées à la désignation d'une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV) dans la zone du Sanctuaire Pelagos", l'atelier a **recommandé** au Secrétariat **de l'ACCOBAMS et aux Parties de l'ACCOBAMS** de développer davantage le processus de désignation d'une ZMPV par l'OMI à une échelle qui comprendrait le Nord-Ouest Méditerranée, l'IMMA comprenant la pente continentale et les Canyons, plus potentiellement le corridor espagnol, afin de tenir compte du mouvement et de la répartition des populations de baleines. Un zonage dans la région avec des outils d'atténuation des collisions, comme une réduction de vitesse et des mesures de routage, pourrait être proposé comme mesures de protection associées au sein de la ZMPV. Le Secrétariat Permanent de l'ACCOBAMS accueille favorablement cette recommandation.

L'atelier **recommande** que le Ministère Grec des Affaires Maritimes et de la Politique Insulaire travaille avec d'autres ministères Grecs (par exemple le Ministère de l'Environnement et de l'Énergie) et les parties prenantes concernées, y compris l'industrie du transport maritime, la Commission européenne et d'autres Pays, les ONG, les OIG et les scientifiques afin de mettre en place des mesures de réduction des risques dans la fosse hellénique et de soumettre une proposition formelle d'ici 2020 à l'OMI pour approbation. Afin de faciliter ce processus, un court document fournissant des options spécifiques de réduction des risques pourrait être préparé par des experts compétents pour fournir les informations nécessaires.

⁵ = Areas Of Interest (en anglais)