

## RESOLUTION 8.18 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* la Résolution ACCOBAMS 7.12 « Collisions »,

*Prenant compte* de la Recommandation 14.7 « Collisions avec les navires » de la 14<sup>ème</sup> Réunion du Comité Scientifique,

*Réaffirmant* que l'ACCOBAMS et la Commission Baleinière Internationale (CBI) ont, depuis longtemps, reconnu la problématique des collisions, et plus particulièrement les collisions avec les grandes baleines telles que le rorqual commun et le cachalot, et ont travaillé conjointement afin d'avoir une meilleure compréhension du problème et développer des mesures d'atténuation efficaces, entre autres, au sein de la zone de l'ACCOBAMS,

*Notant* que cette problématique concerne les enjeux de conservation, le bien-être animal ou la sécurité humaine,

*Rappelant* que les mesures d'atténuation pour éviter les collisions avec des rorquals ont été discutés lors des ateliers CBI-ACCOBAMS (Beaulieu sur Mer, France, 2010 ; Panama, Panama, 2014, Messinia, Grèce, 2019), durant lesquels les recommandations suivantes ont été suggérées :

- les mesures les plus efficaces sont celles qui éloignent les baleines des navires (ou du moins qui minimisent la co-occurrence) dans l'espace et le temps, dans les endroits où de telles mesures sont applicables (utilisant, entre autres, des routes différentes (schémas de navigation)),
- lorsqu'il n'est pas possible d'utiliser des routes différentes, permettant de tenir à distance les navires et baleines, la seule mesure envisageable pour réduire le risque de collisions mortelles avec la plupart des grandes baleines est de diminuer la vitesse,

*Rappelant* notamment que l'Atelier CBI-UICN-ACCOBAMS (Messinia, Grèce, 2019) 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 :

- les 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,
- les 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),
- La gestion et stratégie d'atténuation,

*Rappelant* le processus de l'ACCOBAMS sur les Habitats Critiques pour les Cétacés,

*Reconnaissant* l'utilité des données de l'ACCOBAMS Survey Initiative et des informations scientifiques disponibles pour appuyer le processus de désignation d'une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV) par l'IMO dans le Nord-Ouest de la mer Méditerranée,

1. *Demande* au Secrétariat, au Comité Scientifique et à son Groupe de Travail sur les Collisions de poursuivre leurs efforts pour obtenir des informations sur les cétacés et le trafic maritime, qui permettront une meilleure identification des zones où les cétacés, en particulier les rorquals et cachalots, sont susceptibles (ou potentiellement susceptibles) de subir des collisions, basé sur des modèles de risques incorporant l'information sur la distribution des cétacés et des bateaux, ainsi qu'une prévision du taux de collision, en :
  - a. encourageant les Parties à signaler et cartographier les mouvements des navires et la densité de navigation à des échelles géographiques appropriées, y compris les estimations des navires qui ne sont pas tenus de transmettre des signaux du Système d'identification automatique (AIS) ;
  - b. Collaborant avec les administrations et compagnies maritimes, et les opérateurs de navires, impliquant des approches ascendantes (sensibilisation, participation) et descendantes (réglementation) ;
  - c. Cartographiant la distribution temporelle et géographique et l'abondance des cétacés en relation avec des informations similaires sur le trafic maritime afin d'identifier les potentielles zones à risques plus élevés ;
  - d. Estimant le nombre de collisions avec les navires, incluant les données :
    - des réseaux d'échouages (incluant les nécropsies détaillées) ;
    - des études de photos d'identification (les photographies peuvent contenir des preuves de chocs/collisions non létales avec des navires) ;
    - collectées par la base de données de la CBI sur les collisions avec les navires ;
    - recueillies lors de campagnes en mer ;
  - e. Des exercices de modélisation pour évaluer le niveau de risque et les répercussions potentielles en matière de conservation ;
  
2. *Demande* au Secrétariat et au Comité Scientifique de poursuivre la communication et la coopération avec les parties prenantes, au travers des moyens suivants :
  - a. promouvoir le processus Habitats Critiques pour les Cétacés, et de l'importance des rapports via un certain nombre de forums, y compris les médias ;
  - b. poursuivre l'évaluation , y compris des analyses coûts/bénéfices et la diffusion d'informations sur les approches d'atténuation ;
  - c. encourager le développement de systèmes d'incitation pour les compagnies maritimes afin qu'elles adoptent les mesures d'atténuation proposées ;
  - d. une coopération renforcée avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et son Comité de Protection du Milieu Marin (CPMM), par l'intermédiaire de la CBI et des secrétariats des accords adoptés dans le cadre de la Convention sur la Conservation des Espèces Migratrices appartenant à la Faune Sauvage (CMS), ainsi que par des initiatives avec les Etats membres de l'OMI, en tant que mécanisme le plus approprié pour l'action de l'OMI ;
  - e. la coopération avec l'Accord Pelagos en ce qui concerne l'organisation et la mise en œuvre des initiatives menées dans la zone de l'Accord Pelagos;
  - f. améliorer les protocoles d'identification des collisions avec les navires par le biais de nécropsies ;
  - g. étudier l'incidence de la nature des blessures dues à des collisions avec des navires dans le cadre d'études de photo-identification (comme dans le cadre du projet sur les collisions avec des navires financé par l'Accord Pelagos) ;
  - h. encourager les études qui améliorent l'accès à la distribution temporelle et spatiale de la navigation, en particulier des navires qui ne transmettent pas d'informations AIS;

- i. encourager les études qui améliorent la compréhension de la distribution temporelle et spatiale des cétacés dans la région, y compris les études de télémétrie ;
  - j. encourager les études visant à élaborer et à évaluer des mesures d'atténuation, en intégrant notamment les résultats des points g) et h) ci-dessus, en reconnaissant que les mesures appropriées devront être spécifiques à une zone, mais que les modifications apportées à la navigation peuvent également avoir un impact sur d'autres zones ;
  - k. capitalisation des résultats des projets en cours et à venir concernant les collisions avec les navires, tels que Sicomar plus et Life CONCEPTU Maris, à l'aide de cartes, d'évaluations des risques de collision, de webGIS mis en œuvre avec les données AIS, et de la collaboration avec les compagnies maritimes ;
3. *Recommande* aux Parties de mettre en œuvre, de façon urgente, des mesures d'atténuation dans les zones à haut risque suivantes de la zone ACCOBAMS, où les collisions entre navires et les espèces suivantes sont fréquentes :
- Détroit de Gibraltar - rorquals et cachalots ;
  - Iles Baléares - rorquals et cachalots ; Bassin Baléaire et les Côtes Catalanes - rorquals et cachalots ;
  - Mer d'Alboran de l'Est - rorquals et cachalots ;
  - Sanctuaire Pelagos - rorquals et cachalots ;
  - Fosse Hellénique, Grèce - cachalots ;
4. *Encourage* les chercheurs, les institutions scientifiques et les organisations partenaires engagés dans le développement de projets de localisation en temps réel des cétacés, qui sont conçus pour être utilisés comme des outils complémentaires pour éviter les collisions avec les navires, à partager et à communiquer leurs résultats ;
5. *Encourage vivement* les Parties à soumettre des données à la base de données mondiale de la CBI sur les collisions avec les navires, ce qui permettra à la fois : (i) de faciliter une évaluation, une hiérarchisation et un suivi appropriés des collisions avec les navires en tant que menace pour diverses populations et régions ; et (ii) de contribuer à l'élaboration de mesures d'atténuation ;
6. *Recommande* aux Parties de soutenir le processus de désignation par l'OMI d'une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV) dans le nord-ouest de la Méditerranée afin d'atténuer les risques de collision des cétacés avec les navires. Cette zone comprend l'IMMA "Système de pentes et de canyons du nord-ouest de la Méditerranée", plus le sanctuaire Pelagos et l'AMP espagnole du corridor de migration des cétacés en Méditerranée, ainsi que la zone située entre celle-ci et la côte ;
7. *Demande* au Comité scientifique d'assister l'Espagne, la France, l'Italie et Monaco dans le développement de mesures prospectives de protection au sein de la ZMPV une fois qu'elle sera adoptée ;
8. *Recommande* que les Parties et le Secrétariat poursuivent leurs efforts de coopération avec l'OMI, ainsi que d'autres organisations intergouvernementales, les autorités nationales, l'industrie du transport maritime, les autorités portuaires et l'industrie de l'observation des cétacés afin de mettre en œuvre des mesures d'atténuation efficaces, en particulier par le biais du processus d'identification des Habitats Critiques pour les Cétacés (CCH) lancé par l'ACCOBAMS, qui fournit une vue d'ensemble résultant du recoupement des informations sur les menaces humaines existantes connues et les IMMA.