



COMITÉ DE LA PROTECTION
DU MILIEU MARIN
59^{ème} session
Point 18 de l'ordre du jour

MEPC 59/18
8 mai 2009
Original: ANGLAIS

**ÉLABORATION D'UN DOCUMENT DESTINÉ À SERVIR DE GUIDE EN VUE
DE RÉDUIRE AU MINIMUM LE RISQUE DE COLLISION
ENTRE NAVIRES ET CÉTACÉS**

Mesures visant à réduire au minimum le risque de collision avec les cétacés

Document présenté par l'Italie, l'Espagne, la France et Monaco

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	Dans le présent document sont fournis des renseignements sur les travaux menés en mer Méditerranée pour évaluer l'incidence des collisions entre les navires et les grands cétacés et prendre des mesures de conservation et d'atténuation des risques en vue de traiter cette question, ce qui constitue la synthèse des connaissances actuelles sur les collisions avec les navires en Méditerranée.
Orientations stratégiques:	7.1
Mesures de haut niveau:	7.1.2
Résultats escomptés:	7.1.2.2
Mesures à prendre:	Paragraphe 24
Documents de référence:	MEPC 57/21, MEPC 57/18/2; MEPC 58/18, MEPC 58/INF.15; MSC 76/23; MSC.70(23); MSC 69/INF.21; MEPC 55/22; MEPC 40/INF.9; NAV 54/3, NAV 54/3/1; NAV 53/3/13; NAV 52/18, NAV 52/3/3; NAV 48/3/5; NAV 47/INF.2 et NAV 44/3/1

Introduction

1 Des collisions entre navires et cétacés, qu'il s'agisse d'odontocètes ou de mysticètes, sont de nos jours régulièrement signalées dans tous les océans du monde, les données disponibles démontrant des collisions avec au moins 11 espèces de grands cétacés. Parmi elles, le rorqual commun (*Balaenoptera physalus*) est l'espèce enregistrée comme étant la plus souvent heurtée dans le monde. Les collisions avec les navires en mer Méditerranée sont assez courantes et constituent très probablement la principale menace anthropique pour les rorquals communs et les cachalots (*Physeter macrocephalus*), un nombre inhabituellement important de morts étant signalées chaque année.

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.



LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES :

Un défi à relever pour l'OMI aussi !

2 La mer Méditerranée est particulièrement susceptible d'être le théâtre de collisions liées à des navires en raison du grand nombre de routes de navigation, d'une fréquentation remontant à la nuit des temps, d'écosystèmes vulnérables en haute mer et de populations de cétacés différenciées sur les plans génétique et génésique. Au cours des dernières 50 années, les transports maritimes ont connu une expansion notable en Méditerranée. Entre 1985 et 2001, on a enregistré une augmentation de 77 % du volume de cargaisons chargées et déchargées dans les ports méditerranéens. Chaque année 220 000 navires d'une jauge brute supérieure à 100 traversent le bassin méditerranéen et approximativement 30 % du volume international transporté par mer provient des 300 ports méditerranéens ou y est destiné. On s'attend à ce que ces chiffres soient multipliés par trois ou quatre dans les vingt ans à venir. En outre, plus de 9 000 navires au total, dont des transbordeurs, des transbordeurs rapides et des hydroglisseurs, ainsi que des bâtiments militaires, des navires de pêche, des bateaux de plaisance et des navires observateurs de baleines croisent tous les jours dans les eaux du bassin méditerranéen occidental.

3 Les niveaux signalés de trafic maritime, l'augmentation annoncée du trafic marchand par mer, associés aux menaces actuelles qui pèsent sur les populations de cétacés vivant dans la mer Méditerranée (pollution sonore, présence de polluants nocifs d'origine anthropique dans la chaîne alimentaire marine, augmentation des perturbations, interactions avec les pêcheries, raréfaction des proies et dégradation de l'habitat et, plus récemment, interrogations concernant les incidences du changement climatique) donnent à penser qu'il est urgent de prendre les mesures adéquates susceptibles d'atténuer les risques.

4 En outre, la plupart des espèces que l'on trouve habituellement en mer Méditerranée appartiennent à des populations isolées sur le plan génétique, et se caractérisent par un flux de gènes faible avec leurs congénères de l'Atlantique Nord; exposer ces espèces à d'aussi fortes pressions anthropiques pourrait conduire à une perte importante de niveaux de population ou de sous-population.

Analyses des données disponibles

Rorquals communs

5 Les rapports concernant 287 rorquals communs échoués sur les côtes méditerranéennes ont été examinés; les mammifères avaient été pris à l'étrave d'un navire ou trouvés flottant en mer. Sur ce nombre, il avait été confirmé que 46 individus (16 %) étaient morts par collision avec un navire. Entre 1972 et 2001, 43 baleines avaient été tuées, ce qui correspond à un taux de collision mortelle moyen de 1,43 animal par an. En outre, 9 des 383 baleines identifiées par photographie (2,4 %) présentaient des blessures dont on était certain qu'elles étaient imputables à une collision avec un navire.

6 Le faible nombre signalé de baleines vivantes présentant une trace de collision pourrait indiquer que peu d'animaux survivent à une collision avec un navire ou que les collisions avec des navires de petites dimensions sont moins fréquentes; de plus, il est probable que les navires en cause étaient de taille et de poids suffisamment faibles pour que la baleine survive aux conséquences de cette collision.

7 De plus, les données analysées donnent à penser que le Sanctuaire Pelagos, le golfe du Lion et les eaux adjacentes sont des zones à haut risque en ce qui concerne les collisions avec les baleines.

Cachalots

8 Selon les travaux de recherche et les données de l'Institut de recherche sur les cétacés de Pelagos durant la dernière décennie (1997-2007), 1,4 cachalot s'est échoué chaque année le long des côtes grecques. Au moins 70 % des cachalots échoués présentaient des marques nettes de blessures par hélice sur leur corps et leur mort avait probablement été provoquée par une collision avec de grands navires. Des marques de blessures dues à une hélice ont également été observées sur des animaux vivants identifiés par photographie, à savoir sur au moins trois individus de la population vivant dans la région de la fosse hellénique et deux individus du détroit de Gibraltar. Un certain nombre de cachalots peuplent la fosse hellénique (180 animaux) et le détroit de Gibraltar (22 animaux). Toutefois, le taux de collision entre des navires et des cachalots menace clairement la population menacée de cette espèce dans la mer Méditerranée.

9 Les niveaux de trafic maritime enregistrés, leur accroissement attendu et la survenue très probable de collisions fatales non signalées, associés aux autres menaces anthropiques (pollution sonore, contamination xénobiotique, perturbations, mortalité liée aux engins de pêche, raréfaction des proies, dégradation de l'habitat et effets du changement climatique) donnent à penser qu'il est urgent d'adopter une stratégie globale de conservation à l'échelle du bassin, axée sur des mesures visant à atténuer les collisions avec les navires, telles que la surveillance de la présence de la répartition des baleines afin de modifier les itinéraires suivis par les transbordeurs vers des zones où la densité des cétacés est moins importante, la réduction de la vitesse des navires dans les zones où cette densité est élevée, la désignation de zones d'exclusion, etc.

10 En outre, le fait que la plupart des espèces de cétacés de la mer méditerranéenne appartiennent à des populations isolées sur le plan génétique et génésique rend cette mesure d'autant plus indispensable.

11 La survenue et la fréquence des collisions peut soit être sous-estimée (événement passé inaperçu ou non signalé, autopsie incomplète ou n'ayant pas été réalisée, décomposition avancée de la carcasse masquant une collision fatale avec un navire, techniques de collecte de données inadéquates) ou surestimée (carcasses heurtées post mortem). Étant donné tous les biais susceptibles d'affecter les ensembles de données concernant la mer Méditerranée, le consensus actuel est que les chiffres signalés sont probablement fortement sous-estimés. Cette affirmation laisse à penser que le nombre réel de collisions fatales est probablement plus élevé que celui qui est notifié, comme cela est également avancé pour les baleines franches de l'Atlantique Nord, pour lesquelles il a été avancé que la mortalité due à l'homme était fortement sous-estimée.

12 On a proposé de nombreuses solutions pour réduire le risque de collisions, qui vont d'instruments embarqués à bord des navires pour détecter les baleines (par exemple sonar, ou dispositifs de vision nocturne) à des dispositifs d'alarme sonore visant à prévenir les baleines de l'approche de navires, en passant par des systèmes de sonar passifs ancrés sur le fond qui permettent de détecter les lieux de présence des baleines, les zones à éviter, les limites de vitesse et en particulier les observateurs formés à bord des transbordeurs. Aucune de ces solutions à elle seule ne semble être efficace ou adaptée pour réduire de façon notable les collisions avec les navires, puisque chacune d'entre elle soit comporte des effets indésirables (tels que des perturbations de la communication entre les baleines ou un manque de fiabilité), soit n'est efficace que dans des situations données (par exemple durant la journée, dans des conditions météorologiques particulières, ou uniquement lorsque les baleines vocalisent, ou encore uniquement sur de courtes distances ou dans la limite de certains angles par rapport à la proue du navire).

13 Les dispositifs d'alarme sonore en particulier ne sont peut-être pas la solution la plus appropriée, puisque dans les zones de transport maritime très denses, le bruit peut perturber ou bloquer la perception acoustique des animaux à l'approche de navires, ou leur vigilance ponctuelle en présence de signaux d'avertissement émis par un navire; de plus, la fréquence d'un signal d'avertissement peut être bénéfique pour une espèce tandis que une autre, qui possède un crible acoustique différent, peut souffrir des effets du signal proprement dit.

14 Les seules mesures de gestion actuellement prises dans la mer Méditerranée sont les avis aux navigateurs destinés à protéger les cétacés du risque de collision avec les navires dans le détroit de Gibraltar et le nouveau site du dispositif de séparation du trafic (DST) pour le "Cabo de Gata". Dans le détroit de Gibraltar, un avis aux navigateurs a été publié en janvier 2007 par l'"*Instituto Hidrográfico de la Marina*" (Institut hydrographique de la marine espagnole relevant du Ministère de la défense).

15 Cet avis établit une zone de sécurité caractérisée par de fortes densités de cachalots, où il est recommandé aux navires croisant de limiter leur vitesse à 13 nœuds au maximum, et de faire preuve d'une grande prudence lors de la navigation. Le même avis sera diffusé régulièrement par radio VHF d'avril à août et repris dans les cartes nautiques. Les eaux au large du parc naturel de Cabo de Gata-Nijar constituent un habitat côtier vulnérable et de très grande valeur et l'une des zones spéciales de conservation abritant le grand dauphin (*Tursiops truncatus*) ainsi que la tortue caouanne (*Caretta caretta*) en vertu de la Directive Habitats de l'Union européenne). Pour ces eaux, les autorités maritimes espagnoles ont encouragé, dans le cadre de l'OMI, le repositionnement du dispositif de séparation du trafic (DST) de Cabo de Gata en le déplaçant de 5 à 20 milles nautiques au large de la côte. Sa nouvelle situation, en vigueur depuis le 1er décembre 2006, a été publiée dans l'avis aux navigateurs et dans les cartes nautiques internationales.

Buts et objectifs

16 Les scientifiques et les instituts de recherche d'Italie, de France et d'Espagne (notamment Alnitak, l'Institut de recherche Tethys et Souffleurs d'Écume), dans le cadre de l'Accord sur la conservation des cétacés de la mer Noire, de la mer Méditerranée et de la zone atlantique adjacente (ACCOBAMS) s'unissent dans leurs efforts pour évaluer et proposer des mesures de conservation et d'atténuation des risques afin de lutter contre les collisions avec les navires touchant les grands cétacés dans le contexte méditerranéen. Ce processus comprendra les étapes suivantes :

- .1 faire une synthèse des connaissances sur les collisions avec les navires en Méditerranée et les replacer dans le contexte local et mondial; et
- .2 examiner et classer par ordre de priorité les mesures de gestion et d'énumération des risques qui pourraient être efficaces pour résoudre la question.

17 Parmi les mesures qui ont été retenues et qui seront mises en œuvre au cours des prochains mois, on s'emploiera à recueillir des données sur la mortalité due aux collisions avec les navires afin d'obtenir des estimations fiables des taux d'élimination dus à l'homme et d'élaborer une base de données aux fins de l'analyse, y compris des données provenant d'entretiens avec les commandants et les équipages, de façon à obtenir des renseignements sur les collisions connues avec les navires (passées, présentes et potentielles), au moyen d'un protocole convenu (à mettre en œuvre); au nombre des autres actions figurent les réseaux relatifs aux échouements (y compris les autopsies détaillées) et les études d'identification par photographie en cours (les photographies peuvent contenir des preuves de rencontre non mortelle avec les navires).

18 Afin de déterminer les zones pouvant présenter de grands risques, on s'attachera à cartographier la répartition temporelle et géographique ainsi que l'abondance des grands cétacés mises en regard avec des renseignements semblables sur le trafic des navires. Les résultats serviront à mettre au point des modèles permettant d'expliquer et de prévoir la répartition et l'abondance des cétacés, également eu égard au trafic maritime.

19 Les données AIS (Système d'identification automatique) recueillies durant les enquêtes sur les cétacés à l'aide de récepteurs radio (ou disponibles par le biais d'autres sources, notamment les autorités portuaires) serviront à décrire les modèles de densité des transports maritimes et à les rapprocher des données sur la répartition des baleines, leur présence et les risques de collision avec les navires.

20 Les mesures susceptibles de réduire les risques telles que la formation des équipages et une sensibilisation accrue aux risques de collision et à l'importance que revêt la notification des collisions par les programmes d'information des autorités chargées de l'application des mesures (garde-côtes, responsables portuaires, directeurs du trafic maritime, etc.) seront éprouvées et adoptées. L'efficacité des mesures existantes sera évaluée et surveillée (respect de la limite de vitesse dans le Détroit de Gibraltar et surveillance des effets positifs du déplacement du dispositif de séparation du trafic (DST) de Cabo de Gata sur les populations de cétacés. L'élaboration plus poussée et la mise en œuvre de réseaux de communication en temps réel entre les navires commerciaux - chargés de notifier la position des grands cétacés afin de limiter les risques de collision (REPCET) se poursuivront.

21 Parmi les buts ultimes figurent la promotion d'une coordination régionale efficace, en particulier pour les pays qui ont en commun des populations de cétacés susceptibles d'être l'objet de collisions avec les navires. Dans le cadre de cette coopération, ils pourraient :

- .1 identifier les menaces pesant sur les cétacés à protéger et sur leur habitat et échanger des renseignements à ce sujet; coordonner les opérations en cas de situation d'urgence découlant d'une collision avec un navire, notamment en menant une action concertée pour la récupération des carcasses trouvées en mer, la réalisation des autopsies et les analyses d'échantillons afin de déterminer la cause de la mort et de mieux comprendre les interactions entre les navires et les baleines;
- .2 élaborer un protocole commun (applicable à toutes les parties à l'Accord sur la conservation des cétacés de la mer Noire, de la mer Méditerranée et de la zone atlantique adjacente) afin d'évaluer les collisions de cétacés avec les navires et rendre compte de l'évaluation du nombre de ces collisions et des données détaillées correspondantes;
- .3 élaborer et mettre en oeuvre des mesures visant à réduire au minimum le risque de collision avec les navires, et notamment mettre au point des supports d'information et de sensibilisation et autres supports d'orientation, ainsi que des plans de gestion communs;
- .4 dresser la liste des zones à forte densité de trafic maritime et évaluer les risques potentiels de collision avec les cétacés dans ces zones;
- .5 faciliter les activités de recherche coopérative et promouvoir la libre circulation des données scientifiques sur les espèces concernées, notamment en ce qui

concerne la surveillance de la répartition des espèces et de leur présence, tout particulièrement pour ce qui a trait au trafic des navires; et

- .6 élaborer des propositions de mesures spécifiques à l'intention des organisations internationales.

22 Les résultats recueillis dans le bassin méditerranéen contribueront à l'élan qui est actuellement imprimé à l'échelon international (initiative au sein de l'OMI et de la Commission baleinière internationale) et régional afin de réduire et de limiter au minimum les collisions entre navires et cétacés par une bonne mise en œuvre des recommandations et des mesures existantes, y compris par une évaluation appropriée visant à promouvoir le respect de ces dispositions par les navires battant le pavillon des pays mentionnés au paragraphe 21 ci-dessus et, au besoin, à adapter les mesures en conséquence.

23 Les travaux menés déboucheront sur la création d'un réseau comprenant différents instituts de recherche et des compagnies maritimes concernées, qui constituera une base de données sur la Méditerranée suivant les lignes directrices élaborées par la Commission baleinière internationale et portant sur les données relatives aux collisions avec les navires. Cette base de données facilitera l'échange de renseignements et le partage des données et permettra de mettre à l'essai et d'appliquer les mesures que l'on se propose de prendre pour atténuer les risques.

Mesures que le Comité est invité à prendre

24 Le Comité est invité à prendre note des renseignements qui précèdent et à les utiliser, selon les besoins, pour élaborer des documents d'orientation en vue de réduire au minimum les collisions entre navires et cétacés.