



Réf. T5/1.01

MEPC.1/Circ.674
31 juillet 2009

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

1 À sa cinquante-huitième session (6 – 10 octobre 2008), après avoir examiné un document qui avait été présenté par les États-Unis (MEPC 58/18), dans lequel figurait un projet de document destiné à servir de guide en vue de réduire au minimum le risque de collision entre navires et cétacés, le Comité de la protection du milieu marin avait décidé d'inviter les délégations à formuler des observations au sujet de ce projet de texte en vue de l'approuver à sa cinquante-neuvième session (MEPC 58/23, paragraphe 18.7).

2 Compte tenu des observations pertinentes qui avaient été formulées, le MEPC 59 (13 - 17 juillet 2009) a approuvé le document destiné à servir de guide et a prié le Secrétariat de le diffuser sous couvert d'une circulaire MEPC.

3 Les Gouvernements Membres sont invités à porter la présente circulaire à l'attention de toutes les parties intéressées, y compris les Administrations, les organismes reconnus, les compagnies de navigation et les autres parties prenantes, afin qu'elles prennent les mesures qu'elles jugeront appropriées.

ANNEXE

**DOCUMENT DESTINÉ À SERVIR DE GUIDE EN VUE DE RÉDUIRE AU MINIMUM
LE RISQUE DE COLLISION ENTRE NAVIRES ET CÉTACÉS****Introduction**

1 Le présent document a pour objet d'aider les Gouvernements Membres à réduire au minimum le risque de collision entre navires et cétacés. Il énonce des principes généraux importants dont il serait bon de tenir compte et propose des mesures qui pourraient être prises en ce sens.

2 Les Gouvernements Membres devraient s'assurer, lorsqu'ils cherchent à réduire le risque de collision entre navires et cétacés, qu'ils tiennent compte de tous les intérêts, à savoir des objectifs "biologiques" mais aussi des objectifs des organismes gouvernementaux intéressés, des scientifiques et chercheurs, du secteur des transports maritimes, des autorités portuaires, des organisations non gouvernementales environnementales et des autres parties prenantes.

Rappel

3 Les collisions entre navires et cétacés font l'objet d'une préoccupation de plus en plus vive à travers le monde. L'augmentation du nombre, de la taille et de la vitesse des navires est susceptible d'entraîner un accroissement du risque de collision entre navires et cétacés, d'où les appels lancés à l'Organisation afin qu'elle prenne des mesures pour réduire ce risque au minimum. Le présent document donne suite à ces appels en fournissant des orientations aux Gouvernements Membres qui souhaitent adopter des mesures en ce sens.

4 Des collisions entre cétacés et navires se produisent dans le monde entier, dès lors que des cétacés croisent la route de navires. Elles concernent de nombreux types de navires, y compris les bateaux de plaisance, les navires de commerce et les navires appartenant à l'État. Ces collisions peuvent entraîner des avaries, mineures ou extrêmement graves, comme : des fissures de la coque; l'endommagement des hélices, de l'arbre d'hélice ou du gouvernail; des avaries au niveau de l'actionneur du support d'arbre à bâbord ou tribord; ou la rupture du bras de direction ou du circuit d'eau de mer¹. Dans certains cas, en particulier lorsqu'il s'agit de navires de grandes dimensions, le capitaine ne se rend pas forcément compte que son navire a percuté un cétacé.

5 Bien que la vulnérabilité des espèces varie, de nombreux types de cétacés sont victimes de collision avec des navires². Des collisions ont pu être révélées par : la présence de sang dans l'eau; des coupures observées sur les animaux; des fissures dans les gouvernails ou la rupture des contre-pointes; des animaux morts des suites d'une collision, retrouvés en train de couler; des crânes, mâchoires ou vertèbres d'animaux fracturés; des hémorragies, des ecchymoses importantes ou d'autres types de blessures observées lors de l'autopsie des animaux³. Des traces de traumatismes contondants et perforants, visibles à l'oeil nu ou mises en évidence par des examens histologiques, ont été observées sur des espèces, telles que les baleines franches de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), les rorquals communs (*Balaenoptera physalus*) ou les

¹ Koen Van Waerebeek et Russell Leaper, Second Report of the IWC Vessel Strike Data Standardization Working Group, SC/60/BC 5 (2008); Jensen et Silber, Large Whale Ship Strike Database (2003).

² Glass et divers collaborateurs, Mortality and Serious Injury Determinations for Baleen Whale Stocks Along the United States Eastern Seaboard and Adjacent Canadian Maritimes, 2002-2006 (2008).

³ Campbell-Malone et divers collaborateurs, 2007.

grands cachalots (*Physeter macrocephalus*), tuées par des navires. L'amélioration des méthodes d'autopsie permet de déterminer avec davantage de précision si la mort d'une baleine est due à une collision avec un navire. Toutefois, il y a de grandes chances pour que de nombreuses collisions entre des animaux et des navires ne soient ni détectées ni signalées soit parce qu'elles se sont produites dans des zones reculées soit parce que les carcasses des animaux ont coulé ou dérivé au loin.

Principes généraux

6 La première démarche d'un Gouvernement Membre qui cherche à réduire les collisions entre navires et cétacés dans ses eaux devrait être de définir clairement le problème. Cela implique d'identifier précisément : les espèces à risque - leurs caractéristiques physiques, leur répartition et les comportements qui les rendent plus susceptibles d'entrer en collision avec des navires; le moment (à savoir la période de l'année) et les zones précises où ce risque est présent; et les caractéristiques du trafic maritime (par exemple les types de navires, la configuration et la densité du trafic) pouvant accroître ce risque.

7 Les Gouvernements Membres devraient incorporer les principes ci-après dans les mesures qu'ils adoptent en vue de réduire au minimum les collisions entre navires et cétacés :

- .1 la sécurité maritime constitue une préoccupation de premier plan;
- .2 toute action devrait avoir pour objectif "biologique" de chercher à réduire au minimum les risques de collision tout en tenant compte des inconvénients éventuels pour le secteur des transports maritimes et les autres parties prenantes;
- .3 les données, et en particulier les résultats des recherches les plus récentes, sur les espèces à protéger identifiées ainsi que les renseignements relatifs au trafic maritime dans les zones concernées (par exemple les types de navires ou la configuration et la densité du trafic) devraient être compilés et analysés afin d'évaluer le risque de collision entre les baleines et les navires;
- .4 toute initiative devrait être fondée sur les résultats scientifiques les plus récents et adaptée sur mesure en fonction de la période de l'année et de la zone où les espèces concernées sont présentes;
- .5 les mesures prises en vue de lutter contre les collisions avec les cétacés devraient relever d'une stratégie globale visant à protéger et reconstituer les espèces identifiées;
- .6 il conviendrait d'explorer de manière approfondie un ensemble de solutions possibles visant à lutter contre les collisions avec les cétacés en tenant compte des risques associés aux populations et aux espèces, du risque relatif posé par les collisions avec les navires et des répercussions sur la sécurité et le commerce maritimes; et
- .7 toutes les mesures prises devraient être passées en revue à intervalles réguliers afin d'en évaluer l'efficacité et de déterminer si elles devraient être réajustées de manière qu'elles puissent contribuer à réduire davantage le risque de collision avec les navires.

Mesures pouvant être prises à l'échelon national

8 Plusieurs mesures pourraient être envisagées pour réduire au minimum le risque de collision entre navires et cétacés. Lorsqu'ils passent à l'action, les Gouvernements Membres pourraient décider de privilégier, dans un premier temps, les mesures les plus pratiques et les plus rapides à mettre en œuvre ou alors de mener diverses actions simultanément. Toute mesure prise doit, bien évidemment, être pleinement compatible avec le droit international.

9 *Collecte de données* – La collecte de données joue un rôle essentiel dans l'efficacité de la stratégie de lutte contre les collisions avec les navires. Il est indispensable de posséder des données sur les espèces concernées afin d'adapter les mesures aux diverses espèces et de garantir ainsi leur efficacité optimale et leur respect autant que possible. Il conviendrait de s'intéresser aux méthodes de collecte de données sur les espèces, notamment des renseignements obtenus à partir d'autopsies, d'études aériennes ou d'études fournies par des navires océanographiques ou d'autres sources, par exemple des entités privées ou publiques chargées d'élaborer des données scientifiques sur les cétacés concernés. Les données relatives au trafic maritime, telles que les types de navires ou la configuration et la densité du trafic, seront utilisées pour mettre au point des mesures adaptées. C'est pourquoi il convient de faciliter la collecte de telles données. Lors de la collecte des données relatives au trafic, les Gouvernements Membres devraient envisager d'organiser des séances publiques et d'établir des relations avec les entités intéressées, notamment les représentants du secteur des transports maritimes, les autorités portuaires, les universitaires, les groupes environnementaux et les chercheurs. Ils devraient également mettre en place un mécanisme permettant de signaler les collisions avec les navires, d'archiver ces données et de les consulter.

10 *Information et sensibilisation* - Les activités d'information et de sensibilisation constituent un élément important des stratégies de lutte contre les collisions avec les navires. Ces activités devraient s'adresser aux segments concernés du secteur des transports maritimes et mettre à profit les outils disponibles les mieux adaptés. Les mesures de sensibilisation pourraient comprendre : des avis aux navigateurs, des brochures, des affiches, une signalisation permanente, des messages et avis d'intérêt public, des documentaires ou tout autre moyen de vulgarisation et d'information jugé efficace en termes de portée et de contenu pour promouvoir la protection des espèces concernées. Ces mesures pourraient également prévoir la mise au point de programmes d'éducation et de formation destinés aux écoles de la marine marchande; des activités avec des associations maritimes, des autorités portuaires et des organisations environnementales; l'incorporation de mesures de lutte contre les collisions avec les cétacés dans les directives relatives à la planification des voyages et dans les programmes d'obtention de licences; des notes apparaissant clairement sur les cartes et autres publications nautiques concernant les possibilités de collision avec des cétacés; ou l'affichage de renseignements sur des sites Web pertinents. Parmi les autres outils d'information et de sensibilisation, on pourrait envisager de créer un système de comptes rendus de navires par le biais de l'Organisation (cette question est traitée au paragraphe 12 ci-dessous).

11 *Développement des technologies* – Les Gouvernements Membres devraient envisager de financer des activités de recherche dans le but, par exemple, d'améliorer la détection en mer et donc de réduire les collisions entre navires et cétacés. Ces technologies pourraient inclure la surveillance acoustique passive, l'établissement de modèles de prévision ou le marquage. Si, à terme, une technologie pourra peut-être fournir aux gens de mer des données en temps réel permettant de localiser les cétacés et d'éviter ainsi les collisions, il n'existe à ce jour aucune

méthode connue fournissant de telles informations à une échelle qui pourrait présenter un intérêt pour les gens de mer.

12 *Mesures opérationnelles* - Certaines mesures opérationnelles pourraient être prises au niveau des navires en vue de réduire au minimum les collisions avec les cétacés. Comme cela a été dit plus haut, les mesures de ce type doivent être pleinement compatibles avec le droit international.

- .1 De telles mesures pourraient comprendre des mesures d'organisation du trafic, des systèmes de comptes rendus ou des limitations de vitesse. En ce qui concerne l'organisation du trafic et les comptes rendus de navires, l'Organisation a approuvé les mesures s'y rapportant, qui ont pour objet de réduire les collisions entre les navires et les baleines franches de l'Atlantique Nord, espèce gravement menacée. Les propositions présentées par le Canada et les États-Unis sont conformes, comme il se doit, aux règles 10 et 11 du chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS); aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic; aux Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires; et aux règles et procédures en matière de présentation (voir les documents MSC 83/28, MSC 82/24, MSC 76/23, MSC.70(23), MSC 69/INF.21, MEPC 56/INF.10, 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. Voir également le document MEPC 58/INF.15). La circulaire MSC/Circ.1060 contenant la "Note d'orientation sur l'élaboration de propositions concernant la soumission de systèmes d'organisation du trafic maritime et de systèmes de comptes rendus de navires" constitue un document d'orientation utile pour l'élaboration de telles propositions.
- .2 Il faudrait également prendre des mesures en vue de réduire au minimum les collisions entre navires et cétacés lors des courses de voiliers au large. Les manifestations de ce type devraient être planifiées de telle sorte que le trajet choisi évite les zones où la densité de cétacés est importante, ainsi que les habitats des cétacés, et devraient avoir lieu au moment où les cétacés sont moins nombreux dans la zone en question. Les participants devraient être dûment informés des moyens qui leur permettraient d'éviter toute collision avec des cétacés et il conviendrait de leur indiquer par exemple quels sont les endroits où ils risquent de rencontrer des cétacés afin qu'ils puissent prévoir éventuellement une veille et qu'ils sachent quoi faire en cas de collision.

Mesures pouvant être prises à l'échelon international

13 *Coordination avec les autres États* - Compte tenu du fait qu'un cétacé peut être victime d'une collision avec un navire où qu'il se trouve, les Gouvernements Membres devraient coordonner leurs actions avec les autres États dont les eaux abritent également ces espèces. Dans le cadre de cette coopération, ils pourraient :

- .1 au minimum, identifier les menaces pesant sur les cétacés à protéger et sur leur habitat et échanger des renseignements à ce sujet; s'entraider; désigner les autorités chargées de la question; et 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 du décès et de mieux comprendre les interactions entre les navires et les baleines;

- .2 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;
- .3 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;
- .4 coordonner et, lorsque cela est possible et approprié, élaborer des propositions de mesures spécifiques à l'intention des organisations internationales, comme l'Organisation maritime internationale; et
- .5 conclure des accords et/ou des mémorandums d'entente en vue d'officialiser les relations entre les États intéressés afin de lutter contre les collisions entre les navires et les cétacés à protéger.

14 Les Gouvernements Membres qui ont constaté que des collisions se produisaient dans leurs eaux entre des navires et une espèce de cétacé donnée devraient également adopter des mesures concertées avec les autres Gouvernements Membres dans le cadre des instances internationales appropriées, par exemple l'Organisation, la Commission internationale baleinière ou la Convention sur les espèces migratoires.

Mise en œuvre

15 Toute mesure prise en vue de mettre en œuvre une stratégie de réduction des collisions entre les navires et les cétacés devrait être diffusée à grande échelle auprès du secteur maritime et être clairement expliquée, à l'aide de moyens de communication adaptés, aux parties intéressées.

16 Les Gouvernements Membres devraient mettre en place un mécanisme permettant de recueillir les observations, comptes rendus et commentaires au sujet des mesures adoptées et, si nécessaire, d'ajuster ces mesures en conséquence. Il est essentiel de rassembler des données sur les collisions avec les cétacés afin d'avoir une bonne compréhension du problème et d'élaborer des mesures d'atténuation. Tous les renseignements rassemblés par le biais des mécanismes nationaux devraient être transmis à la Commission internationale baleinière (IWC), qui dispose d'une base de données mondiale sur les collisions entre navires et cétacés. La saisie des données devrait être effectuée par le biais de l'interface de l'IWC, accessible sur le Web à l'adresse suivante : http://www.iwcoffice.co.uk/sci_com/shipstrikes.htm, ou en envoyant un courriel au Secrétariat de l'IWC à l'adresse suivante : shipstrikes@iwcoffice.org.

17 Les Gouvernements Membres devraient prendre les dispositions voulues pour faire en sorte que les navires battant leur pavillon se conforment aux mesures adoptées par l'Organisation en vue de réduire au minimum les collisions entre navires et cétacés.