

**BALEINES:** empêcher les collisions pour éviter d'endommager les navires et de blesser les passagers, l'équipage et les baleines.



# Conseils pour éviter les collisions avec les baleines

**L'Organisation maritime internationale (OMI) a rédigé un guide visant à minimiser le risque de collisions entre les navires et les baleines. La Commission baleinière internationale (CBI) étudie actuellement aussi la question.**

## 1 Planification de l'itinéraire

Minimiser les risques de collision avec des baleines peut devenir une part intégrante de la planification d'un itinéraire de navigation. La meilleure façon d'y parvenir est d'éviter les régions à forte densité de baleines. Un itinéraire planifié longtemps à l'avance peut permettre d'éviter une zone déterminée, sans beaucoup augmenter le temps de voyage. Toutefois, si cela n'est pas possible, il convient alors de réduire la vitesse dans les régions à forte densité de baleines. Des études scientifiques solides montrent que les baleines encourent un risque considérablement plus faible lorsque les navires voyagent à une vitesse de 10 nœuds, au lieu de 15 nœuds ou davantage.

Dans certaines régions, les garde-côtes peuvent être en mesure de fournir des informations sur les lieux où des baleines ont été récemment aperçues et sur les zones susceptibles d'en abriter une forte densité.

## 2 Vigilance

Les grands navires sont rarement en mesure d'éviter les baleines qui font surface directement devant eux. Cependant, les officiers de quart devraient être informés des actions à entreprendre en cas d'apparition des baleines. Les grandes baleines peuvent souvent être repérées à des distances de plusieurs milles et en voir une est en général un bon indicateur de la présence d'autres baleines dans cette zone. De légères modifications de la trajectoire visant à s'éloigner des endroits où elles ont été observées peuvent réduire les risques de collision avec d'autres individus du même groupe. Charger une personne d'observer le large avec des jumelles permet de détecter les baleines à des distances plus importantes. Il faut demeurer le plus loin possible des baleines et, dans la mesure du possible, ne pas s'en approcher à moins d'un quart de mille.

Les navires de plus petite taille, notamment les voiliers, sont plus susceptibles d'être endommagés par des collisions avec des baleines et devraient être préparés à procéder à des manœuvres d'évitement directes. Les officiers de quart devraient être en état d'alerte élevé si des baleines sont aperçues. Il convient également de ralentir la vitesse du navire en cas de mauvaises conditions d'observation ainsi que lorsque des baleines ont été repérées.

## 3 Notification des incidents

Récolter davantage d'informations améliore la compréhension du problème et des facteurs qui influencent les risques de collision. D'autre part, toute notification de collision est utile et peut éviter les accidents ultérieurs. Veuillez notifier à l'autorité maritime ou aux garde-côtes toute présence de baleine blessée ou drapée sur la proue, toute carcasse aperçue en mer et toute observation importante ou anormale, telle qu'un nombre inhabituellement élevé de baleines regroupées.

Veuillez utiliser le formulaire de la Commission Baleinière Internationale (CBI) afin de notifier toute collision sur le site [www.iwc.int/ship-strikes](http://www.iwc.int/ship-strikes) ou par email à l'adresse [shipstrikes@iwc.int](mailto:shipstrikes@iwc.int).

## 4 Mesures disponibles par le biais de l'OMI et de la législation nationale

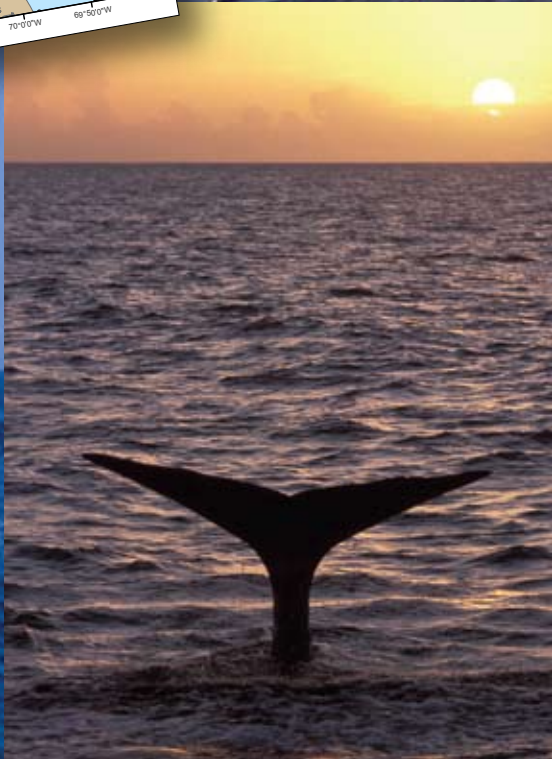
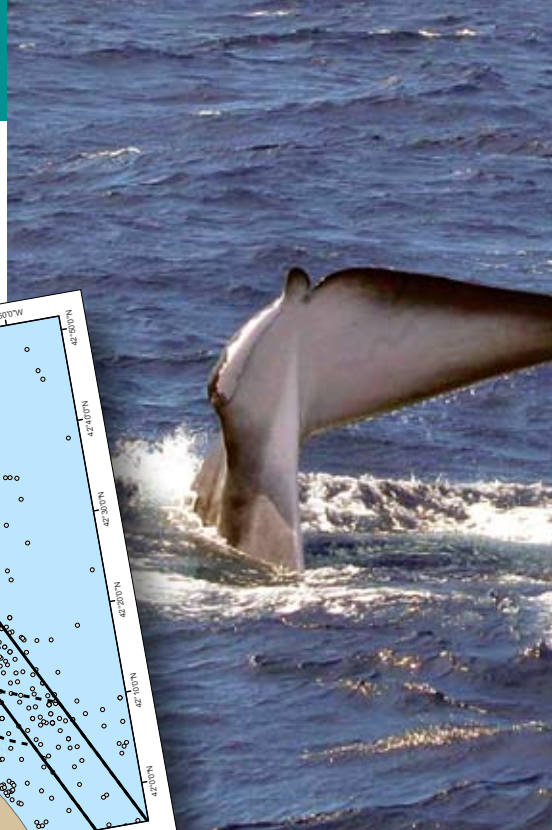
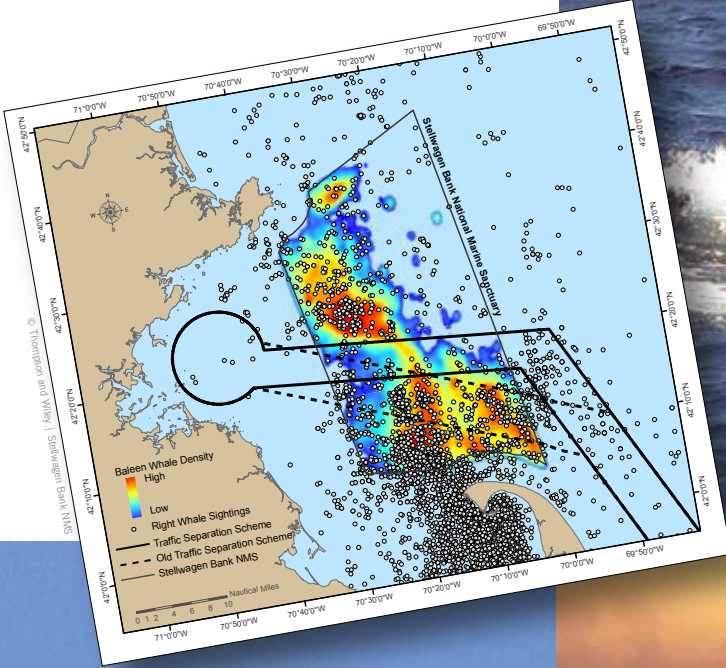
Dans certaines eaux territoriales, des mesures ont été mises en œuvre pour limiter les risques de collision avec les baleines. Celles-ci comprennent le réalignement des dispositifs de séparation du trafic, la création de zones à éviter, des systèmes de notification d'arrivée de navires, des systèmes d'alerte aux marins ainsi que des limitations de vitesse.

## 5 Recherche scientifique

Il n'existe pas de solution simple au problème des collisions. Les scientifiques travaillent sur différentes pistes: la modélisation des informations sur la distribution des baleines et des navires dans le but d'identifier les zones à risques, la conception de balises off-shore autonomes capables de détecter le chant des baleines, ainsi que des systèmes permettant de transmettre aux marins les informations collectées grâce aux observations.

Photos © IFAW

Les voies d'accès au port de Boston traversent une région à forte densité de baleines franches et autres espèces. Les risques ont été réduits grâce à une légère modification des routes de navigation afin d'éviter ces zones.



# Lettre du Commissaire belge auprès de la CBI



## Depuis le bureau du Commissaire belge auprès de la CBI

Le présent prospectus fut publié par le Gouvernement belge pour la première fois en 2009. À cette époque, Alexandre de Lichtervelde, Président du Groupe de Travail sur les collisions avec les navires et Commissaire auprès de la CBI, avait remarqué que la prise de conscience du problème mondial des collisions entre navires et baleines et l'inquiétude s'y rapportant allaient en s'accroissant.

Dans certains cas, des navires avaient été sérieusement endommagés. Des passagers avaient été victimes de blessures graves, parfois mortelles, lors de collisions avec des ferrys, des navires de tourisme baleinier ou des bateaux de plaisance. Très souvent, une baleine heurtée par un navire meurt ou est grièvement blessée. Si de nombreuses collisions passent inaperçues, les informations recueillies lors d'incidents sont cruciales pour atténuer les risques de collision. Depuis 2005, la question des collisions de navires avec des baleines, des dauphins et des marsouins constitue une priorité de la Commission baleinière internationale (CBI). La Belgique joue un rôle moteur dans cette démarche qui a pour but de (1) sensibiliser les différents acteurs, (2) de recueillir des informations sur les collisions ayant eu lieu, (3) d'identifier les mesures pouvant réduire leur nombre et, enfin, (4) d'obtenir l'accord du secteur maritime pour ces mesures. À cette fin, la base de données accessible via le site Internet de la CBI constitue un outil essentiel. Il est primordial que l'industrie maritime et le public apportent leur soutien et fournissent les données nécessaires à la prise de décisions visant à réduire les risques à l'avenir.

Malheureusement, Alexandre de Lichtervelde est décédé en 2011. Néanmoins, le Gouvernement belge demeure attaché à ce travail et se félicite d'avoir apporté son soutien à la deuxième édition de ce prospectus.

Frédéric Chemay  
Commissaire auprès de la CBI, Belgique



**Service Public Fédéral belge**  
**Santé publique, Sécurité de la Chaîne**  
**alimentaire et Environnement**  
DG Environnement

+32 (0)2 525 97 97  
info@environnement.belgique.be

Ce dépliant est disponible en six langues (arabe, chinois, anglais, français, russe et espagnol). Photos de la page de couverture: Baleine bleue faisant surface à proximité d'un navire porte-conteneurs © NOAA | CINMS; Cachalot © IFAW

## **Veillez notifier à la CBI toute collision avec des baleines**

**[www.iwc.int/ship-strikes](http://www.iwc.int/ship-strikes)**

**e-mail: [shipstrikes@iwc.int](mailto:shipstrikes@iwc.int)**

ou contactez votre coordinateur local chargé des collisions avec les navires ou votre réseau local responsable en cas d'échouage de baleines.



La création de ce dépliant a été coordonnée par le Fonds international pour la protection des animaux, qui s'attaque depuis 1998 au problème des collisions