



Charte de bonnes pratiques du transport maritime en matière de protection du milieu marin et du littoral

Le transport maritime est essentiel à la vie économique mondiale. Il assure plus de 80 % du commerce mondial en volume. Il constitue un mode de transport efficace du point de vue environnemental. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) est l'organisation de référence pour les mesures à prendre en matière de transport maritime. Toutefois, des progrès sont possibles au-delà des évolutions qui y sont décidées. Ainsi, les compagnies maritimes signataires de la présente Charte affirment leur volonté de contribuer à la protection et à la mise en valeur du milieu marin, dans une perspective de développement durable.

Elles s'engagent de manière volontaire à mettre en place des actions dans tout ou partie des domaines suivants :

Contribuer dans les zones de présence de mammifères marins, en particulier les sanctuaires et les zones d'importance pour la vie des mammifères marins, à la protection de ces espèces en exerçant une surveillance renforcée en passerelle d'une part, et en participant lorsqu'ils existent à des dispositifs collaboratifs de signalement et de partage des positions des cétacés, visant à éviter les collisions avec les navires, d'autre part.

Se conformer aux lignes directrices de l'OMI pour la réduction du bruit sous-marin en provenance du transport maritime, et adapter les comportements des navires afin de réduire au maximum leur impact sonore.

Utiliser autant que possible des carburants à bas taux de soufre, de l'ordre de 0,1 %, ou des dispositifs équivalents, à proximité des côtes et dans les ports, y compris lorsque la réglementation ne l'oblige pas, afin de diminuer les émissions en oxyde de soufre par les navires, et utiliser les dispositifs de branchement électrique à quai.

Pour les nouveaux navires, se doter de navires utilisant des carburants à bas taux de soufre et de technologies de propulsion connues pour réduire le bruit sous-marin.

Lors des transits dans les aires marines protégées (AMP), se mettre en relation avec le gestionnaire de l'AMP pour déterminer les modalités les plus adaptées de collaboration (transmissions d'observations, collectes de données, adaptation des trajets ...)

S'inscrire dans la perspective d'une mise en place effective de la convention internationale sur la gestion des eaux de ballast en s'équipant en systèmes de traitement le plus rapidement possible, à la faveur des arrêts techniques des navires, sans attendre l'échéance réglementaire (échéance du certificat IOPP et au plus tard septembre 2024).

Analyser l'ensemble des paramètres techniques permettant d'optimiser la performance énergétique des navires et adapter en conséquence autant que possible les équipements ou le fonctionnement des navires (entretien des coques, adaptation des hélices, gestion de l'assiette du navire, réduction des vitesses, etc.)

Pour les compagnies de croisière et des ferrys en particulier, limiter autant que possible les impacts de la fréquentation des zones côtières et contribuer à la gestion des aires marines protégées en :

- sensibilisant les passagers à la protection de l'environnement
- se rapprochant des Etats côtiers desservis, pour définir des routes maritimes comportant un éloignement suffisant des côtes et des récifs coralliens, mangroves et herbiers, compatible avec la protection du milieu côtier et la tranquillité des populations locales
- mettant en place une contribution sous la forme d'incitation à des dons ou sous forme directe (contribution sur chaque billet par exemple) qui serait reversée aux gestionnaires des AMP fréquentées par les navires.



Charter for Good Practices in Maritime Transport for the Protection of the Marine and Coastal Environment

Maritime transport is essential to the global economy. It accounts for more than 80% of world trade in terms of volume. It is an efficient mode of transport from an environmental point of view. The International Maritime Organization (IMO) is the organization of reference for maritime transport measures. However, progress is possible beyond the changes that are decided at the IMO. Thus, the shipping companies signatories to this declaration affirm their willingness to contribute to the protection and enhancement of the marine environment, with a view to sustainable development.

They undertake voluntarily to set up actions in all or some of the following areas:

Contribute to the protection of marine mammals where they are present, in particular sanctuaries and in areas important for the life of marine mammals, by exercising enhanced surveillance on the one hand and by participating in collaborative reporting and sharing arrangements of cetaceans, aimed at avoiding collisions with ships, on the other.

Comply with IMO guidelines for the reduction of underwater noise from shipping, and adapt ship behavior to minimize noise impact.

Use, as far as possible, low sulfur fuels, in the range of 0.1% or equivalent devices, near the coasts and in ports, even where regulations do not require it, in order to reduce emissions of sulfur oxide from ships, and use dockside electrical connections.

Opt for vessels using low-sulfur fuels when purchasing new vessels and propulsion technologies known to reduce underwater noise.

During transits in marine protected areas (MPA), get in touch with the MPA manager to determine the most appropriate modalities for collaboration (transmission of observations, data collection, adaptation of routes, etc.)

Equip their vessels as soon as possible with treatment systems with a view to an effective implementation of the International Convention on the Management of Ballast Water through the technical shutdown of vessels prior to the regulatory deadline (expiry of the IOPP certificate and no later than September 2024)

To analyze all the technical parameters allowing to optimize the energy performance of the ships and to adapt as much as possible the equipments or the operation of the ships (maintenance of the hulls, adaptation of the propellers, appropriate trim of the ship, reduction of the speeds...)

For cruise lines and ferries in particular, minimize the impacts of coastal zone use and contribute to the management of marine protected areas by:

- sensitizing passengers about the protection of the environment
- working with coastal States that are served, to define sea routes with sufficient distance from coasts and coral reefs, mangroves and seagrass compatible with the protection of the coastal environment and the tranquility of local populations
- setting up a contribution in the form of incentives for donations or in direct form (contribution on each ticket, for example) to be transferred to managers of MPAs frequented by ships.



Carta de buenas prácticas del transporte marítimo en el ámbito de la protección del medio marino y costero

El transporte marítimo resulta fundamental para la vida económica mundial. En volumen, representa más del 80 % del comercio mundial. Es un medio de transporte eficaz desde el punto de vista medioambiental. La Organización Marítima Internacional (OMI) es la organización de referencia para el transporte marítimo. Esto no obsta para que se pueda progresar más allá de los cambios que se deciden en este foro. Por ello, las compañías marítimas firmantes de la presente Carta afirman su voluntad de contribuir a la protección y la valorización del medio marino desde la perspectiva del desarrollo sostenible.

Se comprometen de manera voluntaria a tomar medidas en todos o en algunos de los siguientes ámbitos:

Contribuir a la protección de los mamíferos marinos en aquellas zonas en las que estas especies estén presentes, en especial en los santuarios y zonas importantes para la vida de los mismos, tanto intensificando la vigilancia desde el puente de mando como participando en dispositivos colaborativos diseñados para indicar y compartir la posición de los cetáceos con el fin de evitar colisiones con los buques, cuando existan tales dispositivos.

Respetar las directrices de la OMI para reducir el ruido subacuático derivado del transporte marítimo y adaptar los comportamientos de los buques para reducir al máximo su impacto acústico.

En la mayor medida posible, cerca de las costas y en los puertos, utilizar carburantes de bajo contenido en azufre (del orden del 0,1 %) o dispositivos equivalentes, incluso cuando la normativa no obligue a ello, para reducir las emisiones de óxido de azufre de los buques, y utilizar los puntos de recarga eléctrica de los puertos.

Cuando se adquieran nuevos buques, dotarse de aquellos que utilicen carburantes de bajo contenido en azufre y tecnologías de propulsión capaces de reducir el ruido subacuático.

Cuando naveguen por áreas marinas protegidas (AMP), ponerse en contacto con el gestor de la AMP para determinar qué forma de colaboración es la más adecuada (transmisión de observaciones, recopilación de datos, adaptación de los trayectos, etc.).

Con vistas a la implementación efectiva del Convenio internacional sobre la gestión del agua de lastre, equiparse con sistemas de tratamiento lo más rápidamente posible, durante las paradas técnicas de los buques, sin esperar a que se cumpla el plazo reglamentario (expiración del certificado IOPP y septiembre de 2024 como muy tarde).

Analizar todos los parámetros técnicos que permiten optimizar la eficiencia energética de los buques y adaptar los equipos o el funcionamiento de los buques (mantenimiento del casco, adaptación de las hélices, gestión del asiento del buque, reducción de la velocidad, etc.) en la mayor medida posible.

En lo que se refiere particularmente a las líneas de crucero y ferri, limitar en la mayor medida posible el impacto del paso por zonas costeras y contribuir a la gestión de las áreas marinas protegidas:

- sensibilizando a los pasajeros con la protección del medioambiente;
- poniéndose en contacto con los Estados costeros por los que se pase para determinar rutas marítimas suficientemente alejadas de la costa y los arrecifes coralinos, los manglares y las praderas marinas, a una distancia compatible con la protección del medio costero y la tranquilidad de la población local;
- creando una contribución en forma de incentivo a la donación o directa (con una tasa en los billetes, por ejemplo) para transferirla después a los gestores de las AMP por las que pasan los buques.