

NATIONS

UNIES

EP



Distr. : LIMITEE

UNEP(DEPI)/CAR WG 42/INF.31

Addendum 1

Janvier 2021

Original : ANGLAIS

Neuvième réunion du Comité consultatif scientifique et technique (STAC) du Protocole relatif aux aires et aux espèces spécialement protégées (SPAW) de la Grande Région Caraïbe.

RECOMMANDATIONS POUR UNE CERTIFICATION RÉGIONALE POUR UNE ACTIVITÉ COMMERCIALE DURABLE D'OBSERVATION DES MAMMIFÈRES MARINS DANS LA GRANDE RÉGION CARAÏBE



UNION EUROPÉENNE

CARI'MAM



TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION.....	4
1.1	DÉFINITION DE L'OBSERVATION COMMERCIALE DES MAMMIFÈRES MARINS.....	4
1.2	LES MAMMIFÈRES MARINS DANS LA GRANDE RÉGION CARAÏBE.....	4
1.3	INTÉRÊT DE DÉVELOPPER UNE ACTIVITÉ D'OBSERVATION DES MAMMIFÈRES MARINS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT ET ÉCONOMIQUEMENT DURABLE 4	4
1.4	OBJET DU PRÉSENT DOCUMENT.....	5
2	METHODE.....	6
2.1	ÉTAT DES LIEUX DES RÉGLEMENTATIONS RELATIVES À L'ACTIVITÉ COMMERCIALE D'OBSERVATION DES MAMMIFÈRES MARINS DANS LES PAYS DE LA GRANDE RÉGION CARAÏBES.....	6
2.2	ÉVALUATION DES DIFFÉRENTES RÉGLEMENTATIONS RELATIVES À L'APPROCHE DES MAMMIFÈRES MARINS EXISTANT DANS LE MONDE.....	6
2.3	ÉTUDE JURIDIQUE DES INSTRUMENTS ENVISAGEABLES POUR RÉGLEMENTER LA CERTIFICATION D'OBSERVATION DES MAMMIFÈRES MARINS.....	7
3	RESULTATS.....	7
3.1	ÉTAT DES LIEUX DES CADRES NATIONAUX QUI RÉGISSENT L'ACTIVITÉ COMMERCIALE D'OBSERVATION DES MAMMIFÈRES MARINS DANS LES PAYS DE LA GRANDE RÉGION CARAÏBES.....	7
3.2	IDENTIFICATION DES MEILLEURES PRATIQUES D'OBSERVATION DES MAMMIFÈRES MARINS POUR LE CAHIER DES CHARGES DE LA CERTIFICATION RÉGIONALE	7
3.3	LES INSTRUMENTS RÉGLEMENTAIRES POUVANT ÊTRE PROPOSÉS POUR GÉRER ET SUPERVISER LA CERTIFICATION.....	11
3.4	GOVERNANCE ET PORTAGE FINANCIER.....	16
4	A RETENIR.....	17
	BIBLIOGRAPHIE.....	18

ACRONYMES

ACCOBAMS	Accord sur la Conservation des Cétacés de la Mer Noire, de la Méditerranée et de la zone Atlantique adjacente
AMP	Aire Marine Protégée
CAR	Centre d'Activité Régionale
CARI'MAM	Caribbean Marine Mammals Preservation Network
CBI	Commission Baleinière Internationale
CITES	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction
GRC	Grande Région Caraïbes
HQWW	Label de haute qualité pour l'observation des baleines
OMPI	Organisation mondiale de la propriété intellectuelle
OMT	Organisation mondiale du tourisme
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PNUE	Programme des Nations unies pour l'environnement
SPAW	Protocole relatif aux aires et aux espèces spécialement protégées
STAC	Comité consultatif scientifique et technique

RECOMMANDATIONS POUR UNE CERTIFICATION RÉGIONALE POUR UNE ACTIVITÉ COMMERCIALE DURABLE D'OBSERVATION DES MAMMIFÈRES MARINS DANS LA GRANDE RÉGION CARAÏBE

Le groupe de travail sur les espèces du SPAW, sous la présidence du CAR SPAW, a développé une boîte à outils pour soutenir la mise en œuvre des lignes directrices pour l'observation des mammifères marins dans la Grande Région Caraïbe (GRC). Ce document contient des suggestions pour une série d'options possibles, y compris l'éducation et la sensibilisation, le renforcement des capacités, la mise en réseau et les programmes de certification pour les opérateurs commerciaux d'observation des mammifères marins. Dans le cadre du plan de travail de SPAW mis en œuvre par le biais du projet CARI'MAM, le CAR SPAW a mené des travaux supplémentaires sur le cahier des charges et l'instrument réglementaire qui pourraient convenir au développement, à long terme, d'une certification régionale pour une activité d'observation des mammifères marins durable. Ce travail est présenté dans le présent document.

1. INTRODUCTION

1.3. Définition de l'observation commerciale des mammifères marins

1. L'activité d'observation des mammifères marins est définie comme "une visite à bord d'un bateau, depuis l'air ou le sol, ou dans l'eau, afin d'observer, d'interagir ou d'entendre les mammifères marins". Il est entendu que cette activité a un aspect lucratif/commercial" (PNUE, 2011).

1.2. Les mammifères marins dans la Grande Région Caraïbe

2. La biodiversité des Caraïbes est exceptionnelle tant par la richesse de ses espèces que par son niveau élevé d'endémisme. La région des Caraïbes contient la plus grande concentration d'espèces marines de l'océan Atlantique et est reconnue comme un point chaud mondial de la biodiversité marine. La biodiversité de la faune marine régionale, et en particulier des mammifères marins, est d'une grande importance écologique, culturelle et économique pour la région des Caraïbes (PNUE, 2008). Au moins 32 espèces de mammifères marins sont présentes dans la région et utilisent cet habitat pour satisfaire des besoins écologiques de base tels que l'alimentation, la reproduction ou l'allaitement (PNUE, 2008).

3. La conservation de ce groupe d'espèces très mobiles dépend avant tout des engagements politiques et de la capacité des pays de la région à établir des priorités de conservation et à déployer des outils de communication et de gestion, ainsi que des stratégies communes pour la préservation des mammifères marins (PNUE, 2008).

1.3. Intérêt de développer une activité d'observation des mammifères marins respectueuse de l'environnement et économiquement durable

4. À l'échelle régionale, l'observation commerciale des mammifères marins a commencé entre le début et le milieu des années 1980 et constitue actuellement une activité touristique puissante et en constante croissance. Une étude du Fonds international pour la protection des animaux (IFAW) montre qu'en Amérique centrale et dans les Caraïbes, le chiffre d'affaires direct et indirect généré par l'économie de cette activité est passé de 1,7 million de dollars US en 1991 à 53,7 millions de dollars US en 2009 (O'Connor et al., 2009).

En raison de cette croissance continue, l'impact de cette activité sur les populations de mammifères marins est devenu une préoccupation majeure.

5. Le développement et la conduite non réglementés de l'industrie de l'observation des mammifères marins peuvent avoir des effets néfastes sur les mammifères marins et les écosystèmes qu'ils habitent. Lorsque ces perturbations se répètent dans le temps, il peut en résulter un déclin de la santé des populations, un déplacement des habitats (par exemple, des changements dans les couloirs migratoires) et une baisse de la reproduction. Elles peuvent également avoir des répercussions au niveau économique (perte d'emplois dans certains secteurs) et social (pression sur les services locaux, conflits entre utilisateurs) (PNUE, 2011). Afin de réduire ces impacts, il est recommandé aux pays de travailler à développer une activité d'observation des mammifères marins de qualité, responsable et durable (PNUE, 2011). Les entreprises responsables d'observation des mammifères marins peuvent apporter de nombreux avantages aux opérateurs, aux voyageurs, aux communautés, et même aux baleines ou aux dauphins eux-mêmes (CBI(a), 2020). En plus du développement socio-économique, l'activité d'observation des mammifères marins bien gérée permet de :

(i) sensibiliser aux grandes questions environnementales : les voyageurs spécialisés dans l'observation des mammifères marins ont le potentiel d'inspirer les gens, en leur offrant la possibilité de se connecter avec la nature et certains des animaux les plus intelligents et les plus gracieux de la planète (CBI (a), 2020).

(ii) recueillir des données scientifiques sur les espèces et l'environnement marin en général : les opérateurs peuvent s'engager dans des collaborations avec des chercheurs, par exemple en proposant de servir de plateforme d'opportunité pour la collecte de données ou en collectant eux-mêmes des observations ou d'autres données dans le cadre de programmes scientifiques citoyens (CBI(b), 2020).

(iii) promouvoir la préservation des mammifères marins à l'état sauvage et de leur habitat : comme les opérateurs commerciaux de mammifères marins génèrent des revenus et des emplois, l'activité peut être reconnue pour sa contribution sociale et économique aux communautés.

(iv) signaler et demander de l'aide pour les mammifères marins blessés ou enchevêtrés : les opérateurs commerciaux de mammifères marins sont les plus susceptibles d'observer les baleines ou les dauphins blessés ou empêtrés, ou d'autres menaces marines, et de pouvoir donner l'alerte pour déclencher une réponse appropriée (CBI(a), 2020).

1.4. Objet du présent document

6. L'objectif de la présente étude du CAR SPAW était de : définir les critères d'éligibilité que les opérateurs devront s'engager à respecter pour être autorisés à utiliser la certification (le cahier des charges de la certification) et identifier les instruments réglementaires qui pourraient être proposés pour gérer et superviser la certification. Pour ce faire, le CAR SPAW a mené :

i) une revue des réglementations nationales relatives à l'observation des mammifères marins (CAR SPAW, 2019) et un état des lieux des législations nationales sur la protection des mammifères marins (CAR SPAW, 2020a) dans les pays de la Grande Région Caraïbe ;

ii) une évaluation des différentes règles appliquées dans le monde, relatives à l'approche des mammifères marins, afin de définir les meilleures pratiques pour la certification régionale, en collaboration avec les membres de CARI'MAM et les experts du SPAW (Annexe I) ;

iii) un examen des instruments réglementaires susceptibles d'encadrer la certification (CAR SPAW, 2020b). Une analyse bibliographique de projets similaires menés dans le monde entier a également été réalisée et le secrétariat de l'ACCOBAMS a été consulté.

2. MÉTHODE

2.1. Etat des lieux des réglementations relatives à l'activité commerciale d'observation des mammifères marins dans les pays de la Grande Région Caraïbes

7. Dans le cadre du plan de travail SPAW et du projet CARI'MAM en cours, le CAR SPAW a élaboré et diffusé une enquête auprès des points focaux SPAW en janvier 2020 (CAR SPAW, 2020a) afin de faire un état des lieux de la législation et des menaces actuelles relatives aux mammifères marins dans leurs pays. Simultanément, afin de recenser les réglementations nationales relatives aux activités d'observation des mammifères marins dans la Grande Région Caraïbe, le CAR SPAW a élaboré un questionnaire en ligne. Dix-neuf organisations (gouvernements, ONG, opérateurs d'observation des mammifères marins, gestionnaires de zones marines protégées) de neuf pays des Caraïbes (dont sept parties contractantes de SPAW) ont répondu à l'enquête (CAR SPAW, 2019).

2.2 Évaluation des différentes réglementations relatives à l'approche des mammifères marins existant dans le monde

8. Afin de définir les critères d'éligibilité que les opérateurs devront s'engager à respecter pour pouvoir utiliser la certification, une évaluation des différentes réglementations utilisées dans le monde pour l'approche des mammifères marins a été réalisée afin d'identifier les meilleures pratiques.

9. Tout d'abord, une liste des recommandations les plus pertinentes a été établie, sur la base des directives du PNUE (2011) et d'autres ressources, telles que : le livre bleu de la CBI, la charte d'observation des baleines du sanctuaire d'Agoa et le label "High Quality Whale Watching" d'ACCOBAMS (version de Mayotte). Cette liste a ensuite été présentée aux parties prenantes des mammifères marins lors de l'atelier "Whale-Watching" du CARI'MAM en novembre 2019 (CARI'MAM, 2019b) en République dominicaine (40 participants de 15 territoires). Les participants ont été invités à décider si chaque recommandation devait être maintenue ou non, et, si nécessaire, ils ont complété le tableau en ajoutant des commentaires et/ou de nouvelles recommandations. La plupart des recommandations du PNUE (2011) ont été conservées. La plupart des recommandations non retenues sont celles qui ont été considérées comme difficiles à appliquer dans le contexte local ou pas assez précises. Pour une meilleure mise en œuvre et acceptation, ces recommandations doivent être discutées avec davantage d'opérateurs d'observation des mammifères marins.

10. Cet exercice a permis aux participants d'identifier les recommandations essentielles (en vert dans le tableau de l'annexe 1), les recommandations qui doivent être retravaillées ou clarifiées (en jaune dans le tableau de l'annexe 1), et les recommandations qui doivent être exclues d'un éventuel code de conduite régional (en rouge dans le tableau, annexe 1).

La liste a ensuite été soumise aux experts du groupe de travail sur les espèces de SPAW pour établir une liste finale des meilleures pratiques. Ces recommandations sont présentées au paragraphe 3.2 du présent document.

2.3. Étude juridique des instruments envisageables pour réglementer la certification d'observation des mammifères marins

11. Le CAR SPAW a mis en place une mission d'assistance juridique pour identifier les instruments réglementaires qui pourraient être proposés pour gérer et superviser la certification. La mission d'assistance juridique a été divisée en deux parties :

- PARTIE 1 : ce chapitre juridique vise à renforcer les connaissances juridiques et à améliorer la compréhension des mécanismes juridiques relatifs à la mise en œuvre et au respect du droit public international ainsi qu'aux processus et instruments du droit de l'environnement. Cette étude juridique fait le point sur certains programmes et initiatives mis en œuvre pour réglementer l'observation de la faune sauvage.
- PARTIE 2 : elle consiste en de l'ingénierie juridique visant à concevoir des cadres et/ou des processus juridiques efficaces pour la mise en œuvre d'instruments potentiels pour la réglementation d'une certification d'observation des mammifères marins

3. RESULTATS

3.1 Etat des lieux des cadres nationaux qui régissent l'activité commerciale d'observation des mammifères marins dans les pays de la Grande Région Caraïbes

12. Les données recueillies indiquent que des règles d'observation des mammifères marins (législation ou lignes directrices volontaires) ont été élaborées dans moins de la moitié (N=6) des parties au SPAW. Elles suggèrent également que les ressources limitées pour mettre en œuvre, valoriser et contrôler les règles se traduisent par un faible respect et une mauvaise application des lignes directrices. De plus, peu de parties prenantes des pays de la Grande Région Caraïbes connaissent les lignes directrices du PNUE.

13. Un examen plus approfondi des résultats concernant les règles d'approche a montré qu'elles sont similaires pour la plupart des lignes directrices utilisées dans les différents territoires. La principale espèce observée est la baleine à bosse, suivie du cachalot et du grand dauphin commun, puis du dauphin tacheté pan-tropical. Au moins trois pays soutiennent la collecte de données scientifiques à bord.

14. Pour conclure, il est nécessaire de parvenir à une mise en œuvre plus générale des lignes directrices du PNUE dans l'ensemble de la Grande Région Caraïbe. En outre, on peut ajouter que, dans la mesure où des ressources limitées entraînent un manque de respect de la législation, des outils autorégulés, qui n'ont pas besoin d'être contrôlés par les services de police, peuvent présenter un intérêt. Enfin, étant donné que la plupart des observateurs de mammifères marins se concentrent sur les mêmes espèces et que de nombreuses règles d'approche sont similaires pour la plupart des lignes directrices, il devrait être plus facile de mettre en œuvre un projet de certification régionale.

3.2 Identification des meilleures pratiques d'observation des mammifères marins pour le cahier des charges de la certification régionale

15. Les meilleures pratiques d'observation des mammifères marins présentées ci-dessous sont basées sur les lignes directrices du PNUE (2011) et ont été rédigées par le CAR SPAW, en collaboration avec les membres du CARIMAM et les experts du groupe de travail sur les espèces du SPAW. Cette liste vise à établir le cahier des charges que les opérateurs devront s'engager à respecter pour obtenir la certification régionale.

Comme les ressources et les caractéristiques des activités d'observation des mammifères marins sont différentes entre les pays de la Grande Région Caraïbe, il est nécessaire que la liste de critères proposée soit souple. Par exemple, 3 listes caractérisées chacune par un niveau de complexité différent pourraient être définies ou une liste "minimale" pourrait être définie, commune à tous les pays, avec les critères les plus importants à mettre en œuvre. Quoiqu'il en soit, dans un premier temps, plusieurs scénarios pourraient être élaborés avec les différents acteurs et testés sur le terrain, dans plusieurs territoires.

3.2.1 Règles d'approches

16. Règles générales d'approches :

- Les couples mère-baleineau et les animaux au repos ne doivent pas être approchés.
- Les couples mère-baleineau ne doivent pas être séparés.
- Les bateaux ne doivent pas poursuivre, passer par-dessus, dépasser ou bloquer le chemin d'un mammifère marin, afin de maintenir sa liberté de mouvement et d'éviter le stress.
- Ne pas disperser ou séparer un groupe de mammifères marins.
- Au moindre signe de perturbation (sauts, dispersion du groupe, claquement de queue à proximité du bateau, etc.) ou d'alerte, les opérateurs doivent immédiatement arrêter l'activité d'observation et quitter la zone.
- Si un mammifère marin s'approche du bateau, l'opérateur doit ralentir progressivement et mettre le moteur au point mort.
- En entrant dans une zone fréquentée par les Lamantins, les opérateurs de bateaux doivent réduire leur vitesse à un maximum de 5 nœuds.
- Toute collision avec un mammifère marin doit être immédiatement signalée aux autorités locales.
- En eaux peu profondes, les opérateurs ne doivent pas se placer entre un mammifère marin et la haute mer.
- Les changements brusques de vitesse et de direction sont interdits.
- Lorsque plusieurs bateaux souhaitent s'approcher d'un même groupe de mammifères marins, les opérateurs doivent se coordonner entre eux par contact radio.
- Si les dauphins s'approchent d'un bateau pour nager à la proue ou dans son sillage, il faut maintenir une vitesse constante et éviter de changer de cap.
- Les systèmes de sonar qui émettent des sons doivent être interdits.
- Il est conseillé aux opérateurs de minimiser la pollution sonore. Ils ne doivent pas faire de bruit fort et doivent, si possible, appliquer les lignes directrices de l'Organisation maritime internationale pour la réduction du bruit sous-marin provenant de la navigation commerciale afin de remédier aux effets néfastes sur la vie marine.
- L'observation des mammifères marins pendant plus de 30 minutes, ou 3 séquences de plongée avec des cachalots, est déconseillée.

17. Les activités suivantes devraient être interdites :

- l'observation des mammifères marins la nuit,
- nager avec les mammifères marins,
- toucher un mammifère marin,

- l'alimentation des mammifères marins,
- la reconnaissance aérienne,
- l'observation des mammifères marins à partir d'avions et d'hélicoptères,
- l'activité de pêche lors de l'observation des mammifères marins,
- l'observation des mammifères marins à partir d'embarcations individuelles motorisées.

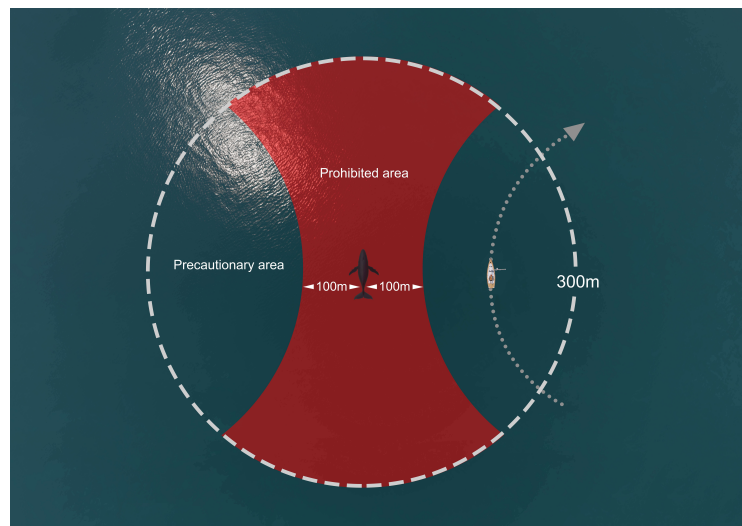


Figure 1 : bonnes pratiques pour l'approche des mammifères marins

18. Une première zone de vigilance est définie de la manière suivante :

- Il est préconisé que cette zone définisse un rayon de 300 m autour des baleines, 150 m pour les dauphins et 50 m autour des lamantins.
- Le nombre de navires dans la zone de vigilance devrait être limité à trois au maximum et le temps passé dans la zone ne devrait pas dépasser 10 minutes si des navires attendent en dehors de la zone.
- À l'approche de la zone de vigilance, les opérateurs doivent ralentir afin de respecter une vitesse maximale de 5 nœuds dans la zone.
- L'approche doit se faire du côté du ou des mammifères marins et la route du navire doit être parallèle à la direction de déplacement de l'animal.
- La sortie de la zone doit se faire lentement et progressivement, l'opérateur doit être vigilant et observer son environnement afin d'éviter toute collision avec les animaux.

19. Une seconde zone interdite est définie de la manière suivante :

- Il est préconisé que cette zone définisse un rayon de 100 m autour des cétacés et de 30 m autour des lamantins.
- Les navires sont interdits dans cette zone.
- Des dérogations à ces règles doivent être possibles, en particulier pour les scientifiques.

3.2.2 Eco-engagement

20. Les opérateurs labellisés doivent fournir à leurs passagers **des informations pédagogiques de haute qualité**, au moins sur les différentes espèces de mammifères marins et leur conservation, ainsi que sur les caractéristiques de l'environnement de la région des Caraïbes. Il est aussi préconisé de mettre à disposition du **matériel éducatif** sur le bateau.

21. Les opérateurs sont encouragés à participer à des programmes d'acquisition de données scientifiques, par exemple en utilisant l'application OBSenMER déjà disponible en anglais et en français, et bientôt en espagnol.

22. Les opérateurs doivent opérer en conformité avec toutes les réglementations internationales concernant le rejet de déchets en mer et s'engager à utiliser des matériaux durables et réutilisables.

3.2.3 Formation

23. Une activité commerciale d'observation des mammifères marins de haute qualité requiert de nombreuses compétences. La revue de la littérature, les participants de la réunion CARI'MAM III et les experts de SPAW sont tous d'avis que la formation des opérateurs commerciaux et des équipages de mammifères marins est essentielle. La formation proposée peut s'appuyer sur les formations déjà mises en œuvre par des partenaires régionaux tels que le sanctuaire d'Agoa ou Souffleurs d'écume en France pour le label de haute qualité d'observation des baleines de l'ACCOBAMS.

24. La formation devrait être conçue à l'échelle des Caraïbes dans le cadre du développement de la certification régionale d'observation durable des mammifères marins. Elle serait dispensée par des instructeurs certifiés par une organisation régionale ou nationale chargée de la certification. Les opérateurs certifiés devraient placer à bord des bateaux à chaque voyage des guides certifiés ayant suivi la formation.

25. Les objectifs de la formation seraient :

- savoir comment limiter les perturbations lors de l'approche des cétacés en mer. En particulier, comprendre parfaitement les règles d'approches de la certification et être capable de les mettre en œuvre sur le terrain ;
- de limiter l'impact de l'activité sur les cétacés et de contribuer à leur préservation ;
- d'apporter une valeur ajoutée aux sorties d'observation des mammifères marins en fournissant aux clients des informations de qualité sur les mammifères marins et l'environnement marin.

26. Au cours de la formation, les aspects suivants doivent être abordés :

- écologie marine : caractéristiques des habitats marins régionaux et locaux et des espèces susceptibles d'être observées en dehors des mammifères marins (poissons, tortues, oiseaux) ;
- cétologie : classification, physiologie et adaptation, espèces observées sur le territoire, identification des espèces, écologie et conservation ;
- les menaces anthropiques et les mesures d'atténuation ;
- les enjeux de l'activité commerciale d'observation des mammifères marins ;
- les valeurs ajoutées d'une observation de haute qualité des mammifères marins ;
- contribution à la recherche et à la conservation des cétacés ;
- le rôle des zones marines protégées dans la protection des cétacés ;
- des sessions de terrain démontrant les méthodes d'approche devraient être proposées.

3.3 Les instruments réglementaires pouvant être proposés pour gérer et superviser la certification.

Au total, six instruments pouvant être utilisés pour réglementer la certification ont été analysés dans l'étude juridique. Ils sont répartis en trois catégories : instruments juridiques directs (licence et permis), instruments juridiques contractuels (code de conduite et label d'écotourisme à plusieurs niveaux) et instruments d'accompagnement (renforcement des capacités, système de notation des opérateurs et diplôme d'excellence). Les instruments juridiques favorisent l'efficacité et la sécurité juridique. Ils respectent les principes et les mécanismes du droit international public. Ils manquent de souplesse sur la forme (contenant) mais laissent une marge de manœuvre aux Etats car ils sont soumis à une obligation de résultat et non de moyens (contenu). Les instruments contractuels favorisent la flexibilité tant dans la forme que dans le fond, mais ils ne garantissent pas le respect des mécanismes du droit international public. Ils manquent d'efficacité et posent également des problèmes de gouvernance. Les instruments d'accompagnement n'ont pas de portée juridique directe mais permettent à long terme d'atteindre les objectifs fixés et de se conformer aux exigences du droit international public.

Chaque instrument a été analysé au regard des défis de la sécurité juridique, de la faisabilité technique, du coût, de la gouvernance et des avantages pour la communauté. Au vu de cette analyse, le conseiller juridique a recommandé la mise en œuvre des outils suivants :

3. Licence et permis
4. Code de Conduite
5. Renforcement des capacités

29. Ces instruments sont présentés ci-dessous. Ils peuvent être développés indépendamment mais l'étude juridique a suggéré qu'une combinaison de ces outils améliorerait leurs performances respectives.

3.3.1. Régime d'autorisation de licences et de permis

30. Lors de l'atelier régional qui s'est tenu en 2011, le PNUE a recommandé plusieurs outils pour soutenir l'observation durable des mammifères marins. L'un d'entre eux est "l'octroi de licences et de permis nationaux". Cet outil permet de réglementer le nombre, la taille et le type de navires, les normes d'exploitation mais aussi de mettre en place des exigences spécifiques pour les sites et les espèces et de déléguer la formation des opérateurs. L'objectif du régime d'autorisation est de soumettre les opérateurs à l'obligation d'obtenir une licence ou un permis. La procédure d'autorisation est mise en œuvre par les Etats, ce qui nécessite par conséquent l'existence de cette obligation dans la législation nationale des Parties.

31. Un centre de formation régional peut être créé et des centres locaux peuvent également être agréés dans chaque pays ou territoire. L'agrément des centres de formation locaux peut être accordé par des organisations non gouvernementales (ONG), des universités, des organismes publics et être délivré par des experts du comité.

32. L'autorisation peut être délivrée sous la forme d'une licence ou d'un permis à validité limitée (2 ou 5 ans par exemple). La limitation de la validité permet de former les opérateurs et d'accroître leurs compétences.

33. Il est également possible d'envisager un régime juridique intermédiaire, de sorte que les parties puissent être invitées à mettre en place au moins un système de déclaration avec une obligation de formation.

34. Le fait qu'il s'agisse d'un instrument de "droit dur", aboutissant à la transposition des engagements pris dans le cadre du protocole SPAW dans la législation nationale, garantit sa légalité et son efficacité juridique. Il offre donc un niveau élevé de sécurité juridique. Cet instrument est donc conforme aux mécanismes du droit international public et aux objectifs du protocole SPAW et plus généralement de la Convention de Carthage.



+	-
Certaines parties exigent déjà un permis pour l'observation des mammifères marins ou l'utilisation d'un navire à des fins commerciales pour l'observation des mammifères marins.	Certains territoires manquent de moyens pour assurer la surveillance
La reconnaissance juridique de l'activité peut améliorer l'image des opérateurs.	Cela ne permet pas de régler le problème des opérateurs qui battent un pavillon étranger.
Cet instrument respecte le droit et les mécanismes et conventions internationaux (SPAW, CITES...)	Les délais pour légiférer peuvent être longs
Cet instrument permettra de contrôler et développer une industrie touristique responsable de haute qualité pour les mammifères marins.	
Une gouvernance simple	
Un coût faible à modéré pour les opérateurs	

3.3.2. Le code de conduite régional

35. Un code de conduite, ou charte, est une convention basée sur des valeurs communes, qui fixe les devoirs de chacun. Il s'agit d'une ligne directrice visant à fournir un point de repère pour aider les professionnels, notamment du tourisme, dans leur démarche de réduction des impacts, qu'ils soient environnementaux ou socioculturels.

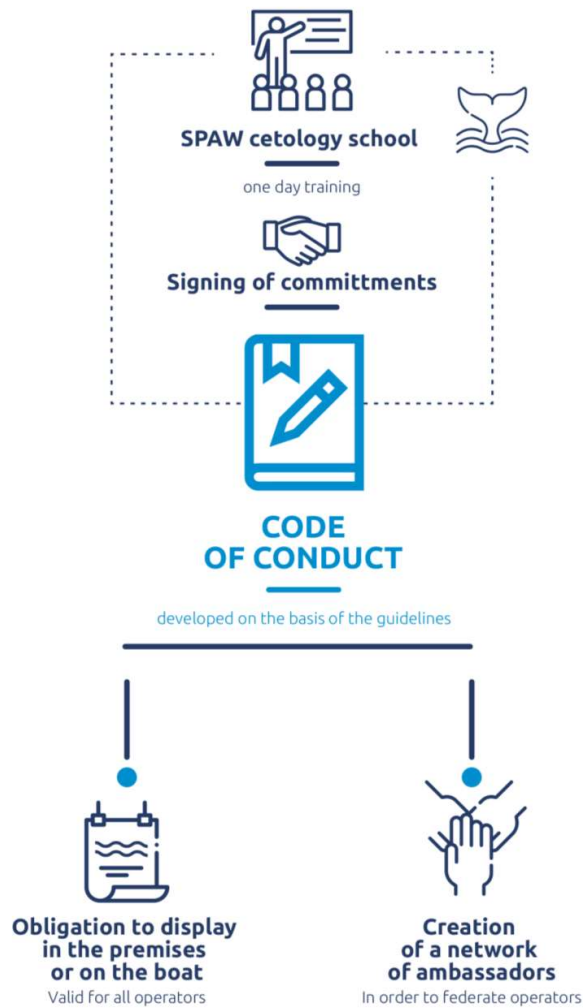
36. Une charte ou un code de bonne conduite est un outil de droit privé. Aucun des engagements qu'il contient ne peut avoir de valeur juridique. Bien entendu, le code de conduite ou la charte ne peut être en contradiction avec les lois et règlements en vigueur. En d'autres termes, il s'agit d'un ensemble de recommandations basées sur des affirmations de principes et des engagements convenus. La signature d'un code de bonne conduite est un engagement volontaire qui valorise les opérateurs vertueux. Cet outil n'est pas soumis au contrôle d'une tierce partie. Il s'agit donc d'un des outils les moins contraignants.

37. Ce code de conduite, sous l'égide du protocole SPAW, pourrait être mis en œuvre localement par des ONG chargées d'accompagner les opérateurs dans la signature de leurs engagements.

38. La mise en place d'un code de bonne conduite spécifique à l'observation des mammifères marins permettrait de créer et d'animer un réseau d'ambassadeurs, accessible quel que soit le niveau d'entrée dans le processus dans la mesure où le critère d'accès serait d'avoir intégré les lignes directrices du cahier des charges dans sa pratique quotidienne. Les autorités locales responsables des activités touristiques, les organismes de formation ou les structures associatives peuvent être impliqués dans la création et l'animation de ce réseau.

39. Néanmoins, compte tenu de ses caractéristiques, notamment l'absence de contrôle par un tiers indépendant, il serait difficile de différencier les opérateurs sincères de ceux qui sont seulement à l'affût d'une opportunité de commercialisation (green washing). En outre, certains opérateurs pourraient chercher à profiter de la réputation et/ou de la légitimité d'un code de bonne conduite porté par le protocole SPAW, par exemple en créant un logo similaire.

+	-
Faible coût pour les opérateurs	Absence de contrôle par un tiers indépendant
Flexibilité	Compétition avec les codes de conduite déjà existant
Une reconnaissance régionale pour les opérateurs qui s'engagent	Nécessite une coordination régionale



3.3.3. Renforcement des capacités

40. Le renforcement des capacités est un mécanisme qui permet de fournir des conseils, des informations, une aide appropriée ou tout autre soutien à la personne concernée. Un programme de renforcement des capacités peut être mis en place sur les trois axes principaux : opérateurs, grand public et Etats.

41. Le cœur du programme de renforcement des capacités pourrait être une école de cétologie de la Grande Région Caraïbe créée au nom du protocole SPAW. Elle pourrait développer des centres de formation au niveau local afin de faciliter l'accès à la formation. Ces centres de formation locaux pilotés par l'école de cétologie du SPAW pourraient être le cœur d'un réseau d'acteurs. Le contenu du programme pourrait être développé par les experts de SPAW et conduire à la reconnaissance des qualifications par la délivrance d'une certification autour de plusieurs niveaux (voir section 3.2.3 ci-dessus). Ce type de programme va au-delà de la sensibilisation et vise à faire des opérateurs de véritables acteurs de la conservation des cétacés.

42. L'école de cétologie créée au nom du protocole SPAW pourrait également développer des programmes pour les étudiants qui ne peuvent pas suivre des cours spécifiques mais aussi pour toute personne souhaitant développer des compétences en cétologie et produire également des outils pédagogiques destinés aux écoles et lycées ou aux ONG qui éduquent les communautés locales aux questions de conservation.

43. Un programme de renforcement des capacités en matière de législation nationale pourrait aussi être développé afin de fournir des lois types. Une assistance technique, des sessions de formation et des ateliers pourraient être organisés pour les Parties.

44. Il s'agit de l'outil le plus souple dans sa forme et son contenu. Il s'adapte aux circonstances locales, en particulier à l'état du droit concernant la protection des cétacés de chaque pays ou territoire et aux conditions économiques des communautés locales. Il ne désavantage pas les Etats dont la législation nationale est très performante et vient en aide à ceux qui manquent de moyens institutionnels ou de compétences pour transposer leurs engagements.

+	-
Flexibilité	Bénéfiques à long termes seulement
Facile à mettre en œuvre	Les opérateurs n'ont pas à s'engager dans le processus
Pas de problème de gouvernance	Manque d'efficacité juridique

3.3.4. Logo, nom et marque déposée

45. Une fois qu'ils ont obtenu le permis, signé le code de conduite ou participé au programme de renforcement des capacités, selon les instruments réglementaires choisis, les opérateurs pourraient se voir accorder le droit d'utiliser un logo et un nom spécifiques protégés par une marque déposée. L'utilisation de ces signes distinctifs permettrait aux opérateurs de se distinguer de leurs concurrents. Cela semble essentiel dans le cas d'un code de conduite et d'un programme de renforcement des capacités, mais ce n'est pas le cas si l'instrument réglementaire sélectionné est le permis.

46. Une marque est une œuvre, un symbole ou une image ou une combinaison, utilisée pour distinguer les produits d'une personne ou d'une organisation des produits d'autres personnes sur le marché. Une marque déposée donne à son propriétaire le droit exclusif d'utiliser la marque pour les services désignés. Il est possible d'autoriser une autre personne ou organisation à utiliser la marque. En effet, le propriétaire de la marque (le concédant de licence) accorde à un autre (le licencié) l'autorisation d'utiliser cette marque à des conditions mutuellement convenues. Si un tiers utilise la marque sans l'autorisation du concédant de licence, il est possible de la défendre par une action en contrefaçon. Tous les pays membres du protocole SPAW ont des réglementations civiles ou pénales en matière de contrefaçon de marque ou de concurrence déloyale. La contrefaçon est définie comme la reproduction, l'imitation ou l'utilisation totale ou partielle d'un droit de propriété intellectuelle sans l'autorisation de son propriétaire.

47. Au niveau national/régional, la protection des marques peut être obtenue par enregistrement, en déposant une demande d'enregistrement auprès de l'office national/régional des marques et en payant les taxes requises. Au niveau international, il existe deux options, soit déposer une demande d'enregistrement de marque auprès de l'office des marques de chaque pays, soit utiliser le système de Madrid de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (ci-après OMPI) prévu. Tous les États membres du protocole SPAW sont également membres de l'OMPI et se sont engagés à respecter plusieurs de ses traités et normes internationales. Cependant, tous les États membres du protocole SPAW n'ont pas ratifié l'ensemble du système de Madrid de l'OMPI.

3.4 Gouvernance et portage financier

48. La gouvernance et le portage financier dépendront du choix de l'outil juridique mais certaines orientations peuvent être proposées. Dans tous les cas, le processus de certification pourrait être développé par le CAR SPAW en collaboration avec les membres de CARIMAM, les experts du groupe de travail sur les espèces du SPAW et les parties du SPAW. Ensuite, le CAR SPAW, ou une autre organisation régionale, supervisée par le CAR SPAW, sera chargé du suivi et de l'amélioration régulière de la certification, ainsi que de sa diffusion dans la région grande caraïbes (communication et renforcement des capacités). Ce travail s'appuiera sur les conseils d'un comité technique régional représentatif des acteurs (opérateurs commerciaux, gestionnaires, scientifiques).

La certification pourrait être mise en œuvre à différentes échelles, telles que les pays, les îles ou les AMP.

49. Dans chaque territoire volontaire, un ou plusieurs autres organismes seront chargés de mettre en œuvre la certification (pays et/ou île) :

- Communication sur la certification,
- Supervision des formations,
- Suivi et évaluation des opérateurs certifiés.

50. Ces organismes pourraient être nommées par les parties. En fonction du contexte/des ressources disponibles pour chaque territoire, ces organisations pourraient être des ONG locales ou régionales, des associations locales, des AMP, des services gouvernementaux locaux...

51. Les coûts de gestion de la certification (formation, montage des dossiers, etc.) pourraient être partiellement couverts par les opérateurs bénéficiant de la certification. D'autres systèmes de certification (PNUE, OMT) sont subventionnés par des agences gouvernementales (tels que l'environnement, les transports, le tourisme) étant donné que l'industrie peut être complémentaire des politiques publiques. Les parrainages du secteur privé (tels que les associations professionnelles, de voyages et de loisirs ou commerciales, les entreprises individuelles, les institutions financières et les banques) peuvent fournir des programmes d'incitation, opérer dans des domaines et avec des produits compatibles avec les objectifs du système.

4. À RETENIR

Dans le cadre du plan de travail du SPAW mis en œuvre au travers du projet CARI'MAM, le CAR SPAW a travaillé sur le cahier des charges et l'instrument réglementaire qui pourraient convenir au développement, à long terme, d'une certification régionale d'observation durable des mammifères marins. Ce travail s'appuie sur les lignes directrices du PNUE (2011), un examen des réglementations nationales sur les mammifères marins, un examen des meilleures pratiques en matière d'observation des mammifères marins et un examen des instruments réglementaires relatifs à l'observation des mammifères marins.

Le cahier des charges de la certification comprend des règles d'approche, une liste d'activités et de navires qui devraient être interdits, une liste d'"éco-engagements" (par exemple, contribuer à la science et à l'éducation), et des propositions pour le contenu de la formation que les opérateurs devront suivre. Une base de référence régionale pourrait être définie, avec les règles les plus importantes, et ensuite une adaptation locale pourrait être faite qui dépendra des caractéristiques de chaque territoire.

En ce qui concerne les outils réglementaires, plusieurs instruments ont été analysés au regard de la sécurité juridique, de la faisabilité technique, du coût, de la gouvernance et des bénéfices pour la communauté. Au vu de cette analyse, trois outils ont été recommandés : la licence et permis, le code de conduite et les programmes de renforcement des capacités. Ces instruments peuvent être développés indépendamment les uns des autres, mais l'étude juridique a suggéré qu'une combinaison permettrait d'améliorer leurs performances respectives.

Selon l'étude juridique, les licences et permis serait la solution la plus efficace d'un point de vue juridique bien qu'elle soit dépendante des calendriers législatifs nationaux. Si les parties ne peuvent pas s'engager dans ce schéma, le CAR SPAW propose une autre option qui pourrait être la combinaison d'un code de conduite qui inclut un programme de renforcement des capacités, protégé par une marque déposée.

Dans tous les cas, le choix de la solution juridique par les membres du STAC influencera l'efficacité et la gouvernance de la certification et, en fin de compte, la possibilité de développer une activité durable d'observation des mammifères marins dans la Grande Région Caraïbe.

4. BIBLIOGRAPHIE

CAR SPAW RAC, 2019. Current Status of Marine Mammal Watching Activities-Surveys Results. 24 pages. http://www.car-spaw-rac.org/IMG/pdf/marine_mamals_watching_survey_en-3.pdf

CAR SPAW (a) 2020. Current Status of national legislation on marine mammal's protection in countries and territories of the WCR - Survey report. http://www.car-spaw-rac.org/IMG/pdf/2020-10-02_current_status_of_national_legislation_on_mm_protec_vf.pdf

CAR SPAW (b) 2020. Legal study prior the implementation of a regulatory instrument for marine mammal touristic activities in the wider Caribbean region. UN Environment, Caribbean Environment Programme, Specially Protected Area and Wildlife Regional Activity Centre. http://www.car-spaw-rac.org/IMG/pdf/report_car_spaw_livable_1_v2.pdf

CARI'MAM, 2019a. Report of the second meeting of the CARI'MAM network. Le Gosier, Guadeloupe, 9-11 May 2019, 25 p. http://www.car-spaw-rac.org/IMG/pdf/meeting_cari_mam_2_fr_s.pdf

CARI'MAM, 2019b. Report of the third meeting of the CARI'MAM network. La Romana, Dominican Republic, 2-3 November 2019, 25 p. http://www.car-spaw-rac.org/IMG/pdf/cr_global_cari_mam_v3_fr.pdf

CBI (a), 2020 « Benefits of responsible whale watching » <https://wwhandbook.iwc.int/en/industry-support/benefits-of-responsible>, 08/10/2020.

CBI (b), 2020 « Contributing to science and conservation », <https://wwhandbook.iwc.int/en/industry-support/contributing-to-science-and-conservation-1>, 08/10/2020.

O'Connor, S., Campbell, R., Cortez, H., & Knowles, T., 2009. Marine mammal watching Worldwide: tourism numbers, expenditures and expanding economic benefits, a special report from the International Fund for Animal Welfare, Yarmouth MA, USA, prepared by Economists at Large. 295 pages.

PNUE, 2008. Action plan for the Caribbean of Marine Mammals (MMAP) in the Wider Caribbean Region. 52 pages.

PNUE, 2011. Report of the regional workshop on marine mammal watching in the wider Caribbean region. 56 pages.

Annexe I : Recommendation issues du 3e atelier de travail CARI'MAM (République Dominicaine 2019)

	High Quality Label (Mayotte, Fr)	AGOA	UNEP workshop 2011	Carlson C guideline for IWC	informations from CARI'MAM III meeting		
					FOR	AGAINST	comments
Preventives rules							
Special exemption (scientist...)	reg	reg	X	X	6		
Operator training (biology, navigation, best practice...)	X	X	X	X	6		
National measures to regulate (permit...)	X	X	X	X	6		
Periods during the day when the animals are not subject to marine mammals (MM) watching	X	X	X	X	6		
Environmental impact assessment before the implementation of tourism operator/operation	X		X	X	5	1	
Aerial scouting is forbidden	X	X	X		3	2	
Dedicated observer(s) in addition to the captain of vessel			X	X	5	1	
Site specific and species specific requirements			X	X	3	1	
Do not watch cetaceans inside 5 miles coastal strip close seasons			X		2	1	
Machinery							
The use of aircraft and helicopters for WW is not recommended except in the case of permitted scientific research		X	X	X	5		
Submersible or semi-submersible machines are forbidden in the caution area		X			4	4	
The following machines are not used for WW : jet skis and similars cerafcs, parasail, remotely operated craft, wing in ground effect craft, hovercraft, windsurfers, kite surfers			X		5	3	
General rules							
Do not chase, leap-frog, block the direction of travel of marine mammals (MM) or access to the open sea	X	X	X	X	4		
Rules for approaching marine mammals	X	X	X	X	8		
Specially regulated areas	X	X	X	X	3		
Swimming with MM is forbidden or not recommended	X	X	X	X	5	1	
No throwing litter into the water	X	X	X	X	5		
Stop WW at any sign of the animal becoming disturbed or alarmed	X	X	X	X	5		
No dispersing or separating a group of marine mammals	X	X	X	X	5	1	
If MM approach the watercraft, slow down gradually, put engine on idle or drop sails	X	X	X	X	4		
Operators must contribute to research programmes	X	X	X		8		
Fishing is forbidden during WW activity	X	X			1	2	
No touching marine mammals	X	X	X		5	1	
No feeding marine mammals	X	X	X		7		
Standards must be applied for swim-with activities			X		5		
Monitoring the effectiveness of management provisions			X		4		
Do not make any loud or noises under that are transmittable under water		X	X		5		
Any collisions or accidents with MM should be document and reported to relevant authorities		X	X		4		
If dolphins approach vessels maintain a steady speed and avoid changes in course	X	X	X		6		
Caution zone							
Define a caution zone	X	X	X	X	4		
Sonar systems that emit noise not be permitted	X	X	X	X	3	2	
Limit the number of vessel	X	X	X	X	3		
Caution zone 300 m	X	X	X	X			
Caution zone 150 m (dauphins)			X			3	
Caution zone 50 m (lamantins)			X		1	1	
Max speed of 5 knots	X	X	X	X	4		
Speed not exceeding the speed of the lowest animal	X		X		1	2	
Trajectory of the vessel going gradually parallel to the MM	X	X		X	4		
Do not make sudden or repeated changes in direction or speed	X	X	X	X	2	1	
When departing look around for avoid collisions and leave slowly	X	X	X	X	2		
Limit observation duration	X	X	X	X	6		
Observation duration of max 10 min if + than 1 boat outside of caution zone		X			3		
Observation duration of max 15 min if + than 1 boat outside of caution zone	X				1	3	
Observation duration of max 20 min if + than 1 boat outside of caution zone		X			1	2	
Observation duration of max 30 min if + than 1 boat outside of caution zone	X		X	X	1		
Max 1 vessel into the caution zone	X			X	1	2	
Max 2 vessels into the caution zone		X			1	2	
No more than 3 watercrafts			X		3	1	
Coordinate movements between vessel by radio contact	X	X	X	X	2	1	
No placing of vessels in a position where it will drift into MM			X	X		3	
Putting the vessel on the side of the coast to allow the MM to leave		X			2	1	
No WW activity during the night		X			3	3	
No approach zone							
No approach zone	X	X	X	X	3		
No approach 100 m	X	X		X	2	2	
No approach 50 m (small cetaceans)		X		X	1		
50 m for all MM and appropriate mother-calf pairs			X		2		
50-250 m for whale			X		1		Discuss the distance
30-100 m for dolphins			X		1		Discuss the distance
30 m for manatees			X				
No approach for aircraft 150 m				X			
Aircraft may not approach within 500 m of MM			X				
Particular measures							
Isolated mother, calves and resting animals must be left.				X	3	1	
More restrictions on length of encounter and distances for groups with calves/mothers	X		X	X	3		
Do not going in the caution zone if a large cetacean jump, calves is alone and during breastfeeding		X				2	
Watching for more than 30 min or 3 dive sequences with sperm whales is discouraged			X	X	1		
Do not stay with sperm with a social group of sperm whale more than 15 min				X		4	
In known manatee habitat speed should not exceed 5 knots			X		3	1	
Within 50 m of manatee, engines should be shut off						4	
When sperms whale abruptly changes its orientation or starts to make short dives vessel should leave the watching zone				X	2	1	
Sanction and remedies							
Fines or loss of label for rules breaks					4		
Observer assessment every 2 years					2		
Regular evaluation of the respect of the rules and if necessary sanctions for non-compliance	X	X	X	X	7		
Awareness							
Providing information about MM biology and marine ecosystem functions to customers	X	X	X	X	5		
Raising awareness with customers to the probability of not seeing MM	X	X	X		4		
Providing information about human activities perturbation for MM	X				5		
Discovering the ecosystem is the first aim of the proposed commercial service	X	X		X	4		
Respect environment (no chemical, no plastic)					3		