



PNUE

**Programme
des Nations Unies pour
l'Environnement**

Distr.
LIMITÉE

UNEP(DEPI)/CAR IG.28/INF.5
18 août 2008

Original: ANGLAIS

Treizième Réunion intergouvernementale sur le Plan d'Action du Programme pour l'Environnement des Caraïbes et dixième Réunion des parties contractantes à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes

St. John's, Antigua et Barbuda, du 9 au 12 septembre 2008

**LIGNES DIRECTRICES POUR L'ETABLISSEMENT ET LE FONCTIONNEMENT
DES CENTRES D'ACTIVITES RÉGIONAUX ET DES RÉSEAUX D'ACTIVITES
RÉGIONAUX DE LA CONVENTION DE CARTHAGÈNE**

TABLE DE MATIERES

I.	Introduction	1
II.	Définition des Centres d'activités régionaux (Car) et des Réseaux d'activités régionaux (RAR).....	1
III.	Types de CAR.....	2
IV.	Objectifs des CAR et des RAR.....	3
V.	Fonctions des CAR et des RAR.....	3
VI.	Etablissement des CAR et des RAR.....	6
VII.	Critères de sélection des CAR	8
VIII.	Critères de sélections des Institutions RAR.....	9
IX.	Administration.....	9
X.	Plans de travail et budgets	11
XI.	Finances et rapports financiers.....	12
XII.	Accords transitoires pour les CARs existants	13
ANNEXE I	Histoire du développement du dossier lignes directrices.....	15
ANNEXE II	Modèle de structure organisationnelle d'un CAR.....	19
ANNEXE III	Contribution en nature demandée par le gouvernement hôte ou par l'organisation hôte.....	21
ANNEXE IV	Gestion financière.....	25
ACRONYMES.....		27

I. INTRODUCTION

1. L'établissement et le fonctionnement des CAR et RAR y reliés peuvent devenir une des façons les plus efficaces pour que les gouvernements et les organisations partenaires du PEC mettent en œuvre les mesures et les programmes de coopération demandés par la Convention de Carthagène et ses Protocoles. Déjà lors de l'historique et décisive première Réunion Intergouvernementale concernant le Plan d'action du Programme pour l'Environnement des Caraïbes qui a eu lieu à Montego Bay, au mois d'avril 1981 (PNUE/CEPALC/IG.27.3, Annexe IV) qui est la première intégration du Plan d'action du Programme pour l'Environnement des Caraïbes, les CAR et les RAR ont été considérés nécessaires et leur concept a été brièvement défini (Paragraphe 61, 63, 65, 68, et 69 du premier Plan d'action du PEC) (Voir Attaché à l'Annexe V de ce document). Vingt-deux pays de la région des Caraïbes ont participé à la réunion en 1981 et ont adopté le Rapport de la Réunion.
2. Ce document est un guide sur l'établissement et le fonctionnement des Centres d'activités régionaux (CAR) et des Réseaux d'activités régionaux (RAR) au titre de la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Convention de Carthagène). Le but de ce document est d'apporter des lignes directrices aux Parties contractantes à la Convention de Carthagène, aux autres gouvernements participants et autres organisations responsables des CAR et des RAR (ceux déjà existants ou les prochains) et au secrétariat du Programme pour l'Environnement des Caraïbes. Le document doit aussi apporter une orientation utile à toutes les Parties contractantes et les aider dans l'évaluation de l'administration et de la mise en oeuvre des CAR et des RAR déjà existants ; il sera également utile pour évaluer de nouvelles propositions de CAR et de RAR au fur et à mesure qu'elles surgiront. Ces lignes directrices sont des recommandations ; rien dans ce document n'est de nature contraignant sous la loi internationale.

II. DEFINITION DES CENTRES D'ACTIVITÉS RÉGIONAUX (CAR) ET DES RÉSEAUX D'ACTIVITÉS RÉGIONAUX (RAR)

3. Bien que les Parties contractantes désignent le PNUE comme le secrétariat de la Convention de Carthagène, les Parties peuvent utiliser les CAR pour la coordination et l'implémentation des activités et les RAR pour la prestation d'expertise :
4. Les CAR et les RAR représentent une structure institutionnelle de coopération technique régionale des Caraïbes pour coordonner et mettre en œuvre d'activités en appui de la Convention de Carthagène et ses Protocoles de façon systématique tout en facilitant l'échange d'information et d'expertise technique et en fournissant les ressources nécessaires pour mettre en œuvre les activités du projet.

Définition du Centre d'activités régional (CAR)

5. Un CAR est *une organisation financièrement autonome, internationale ou régionale, ou une institution régionale ou nationale qui a été nommée par les Parties contractantes à la Convention de Carthage pour coordonner ou entreprendre des fonctions techniques et des activités spécifiques en appui de la Convention et de ses Protocoles ou de tout protocole futur. Le but du CAR est de renforcer l'organisation d'activités en appui de la Convention et de ses Protocoles en décentralisant le travail et en ajoutant de ressources financières et humaines d'un pays membre, d'une autre organisation des Nations Unies ou internationale, d'une organisation non gouvernementale ou d'autres donateurs.*

Définition du Réseau d'activités régional (RAR)

6. Un RAR est *un réseau d'institutions régionales techniques et d'individus (y compris les organisations gouvernementales, intergouvernementales, non gouvernementales, académiques et scientifiques) qui donnent leur apport, révision des pairs et expertise par le biais du CAR pertinent, dans un domaine d'expertise augmenter le niveau et la profondeur de coopération et d'échange d'expertise dans la région du PEC. Les institutions et les individus au RAR doivent être bien connus dans leur domaine d'expertise et doivent avoir la disponibilité de fournir leur conseil et contribution au RAR sans aucun frais, même lorsque sous un accord contractuel avec le PNUE-UCR/CAR, une institution du RAR fournisse de services gratuits, à moins que autrement dit. En plus un RAR doit servir comme un groupe consultatif permanent dans son domaine respectif d'expertise. Là où les RAR existent déjà, ils seront coordonnés par le CAR dans leur domaine technique respectif conformément à un Mémoire d'accord (MOU) avec le PNUE-UCR/CAR et le CAR pertinent. Une organisation partenaire ONG qui établit un RAR s'occupera de la coordination du travail avec le RAR et ses produits en consultation avec le CAR dans son domaine technique respectif et avec le PNUE-UCR/CAR.*

III. TYPES DE CAR

7. Les CAR peuvent être de trois types:

TYPE A: ORGANIZATIONS REGIONALES/INTERNATIONALES DES NU. Il s'agit d'une organisation régionale/internationale des Nations Unies ayant une compétence dans un la gestion des bassins versants, le développement et la protection du milieu marin et côtier, par exemple le thème adresser par la Convention de Carthage qui offre ses services aux Parties contractantes.

TYPE B: ORGANISATIONS REGIONALES. Il s'agit d'une institution nouvelle ou existante (par exemple institution intergouvernementale régionale ou académie régionale ou organisation non gouvernementale régionale) ayant une compétence dans la gestion des bassins versants, et/ou le développement et la protection du milieu marin et côtier qui offre ses services aux Parties contractantes.

TYPE C: INSTITUTIONS NATIONALES AVEC UNE APPROCHE REGIONALE. Ce CAR est une institution nationale (nouvelle ou existante) qui a une approche régionale avec des capacités techniques et son expertise dans un domaine ou plus concernant la Convention et offre servir les Parties contractantes.

IV. OBJECTIFS DES CAR ET DES RAR

8. Le soutien technique et scientifique que le CAR fournirait au PNUE-CAR/RCE pour la coordination de la mise en oeuvre de la Convention, ses Protocoles et le Plan d'action PEC inclura les buts suivants:
- (a) Etablir les RAR et garantir leurs participation efficace ;
 - (b) Tenir des contacts réguliers avec les agences nationales et régionales au sujet des aspects techniques et scientifiques de relevance de la Convention de Carthagène;
 - (c) Rassembler, mettre à jour et diffuser les données, rapports et expertise d'une manière appropriée aux gouvernements des États et Territoires de la région ainsi qu'aux organisations partenaires pertinentes, institutions et aux membres du RAR;
 - (d) Faciliter la prestation d'assistance scientifique et technique (expertise, services consultatifs) aux Parties contractantes et autres gouvernements et institutions comme approprié;
 - (e) Assister le PNUE -CAR/RCU dans le développement et l'identification des sources potentielles de fonds pour assurer la réussite des buts de la Convention/Protocole;
 - (f) Recueillir de l'information sur la technologie de pointe nécessaire à la mise en oeuvre des activités et mettre cette information à la disposition des gouvernements de la région, ainsi que des organisations partenaires pertinentes, des institutions et des membres du RAR;
 - (g) Promouvoir la coopération technique et scientifique avec les agences spécialisées des NU, avec les organisations non gouvernementales, gouvernementales et intergouvernementales;
 - (h) Promouvoir la mise en exécution des activités spécifiques à titre individuel ou conjointement en coopération avec les agences spécialisées des NU, organisations non gouvernementales, gouvernementales et intergouvernementales;
 - (i) Promouvoir l'accessibilité des sources de données et de coopération sur les recherches et suivre les besoins de préoccupation régionale en ce qui concerne les aspects d'importance qui sont du ressort du CAR.

V. FONCTIONS DES CAR ET DES RAR

9. Les CAR fourniront une supervision globale, de l'orientation technique et du contrôle administratif pour la mise en oeuvre des activités spécifiques et sélectionnées pour

répondre à la Convention, ses Protocoles attribuées par les Parties contractantes du CAR par le biais du PNUE-CAR/RCU. Spécifiquement les CAR :

- (a) Contrôleront et s'occuperont de la coordination pour la mise en oeuvre des activités spécifiques du projet approuvées par les Parties contractantes de la Convention de Carthage (« Parties contractantes ») en consultation avec le PNUE -CAR/RCU, et assistera au niveau technique et scientifique à travers la coordination de la mise en oeuvre des activités spécifiques en appui de la Convention, ses Protocoles.
 - (b) Fourniront un apport administratif qui soit en rapport avec la mise en oeuvre des activités du projet;
 - (c) Assureront l'engagement harmonieux et mutuellement renforçant des institutions et des individus participant au RAR là où il y a un RAR relié;
 - (d) Assisteront à l'identification des institutions et des experts nécessaires pour la mise en oeuvre du programme et pour le développement des arrangements et des sous contrats pour la mise en oeuvre du projet avec les institutions ou individus participants;
 - (e) Fourniront de l'assistance et de l'orientation au PNUE -CAR/RCU au sujet des questions techniques spécifiques et au sujet du développement du programme par le biais de la coordination avec le RAR;
 - (f) Coordonneront la mise en oeuvre des projets du PEC entrepris par les RAR de l'Organisation Partenaire ONG comme établi à l'Annexe V, A.
 - (g) Collaboreront à la mise en oeuvre des projets PEC entrepris par le RAR de l'organisation partenaire ONG comme établi à l'Annexe IV, B. Cela sera une fonction d'un CAR qui adopte le même sujet que ce type de RAR;
 - (h) Échangeront de l'information avec le PNUE -CAR/RCU et avec les institutions du réseau;
 - (i) Fourniront de l'assistance technique, de la formation et des apports de recherche aux Programmes régionaux du PEC et,
 - (j) Assisteront dans la collecte de fonds pour des activités spécifiques afin d'atteindre les buts de la Convention et/ou ses Protocoles qui seront mis en oeuvre par le CAR comme demandé par son Organisme de Supervision.
 - (k) Mettre à jour les Parties contractantes sur ses activités pertinentes.
10. PNUE-UCR/CAR est l'institution principale de coordination de la Convention de Carthage, ses protocoles et activités liées, décidé par les Parties contractantes. Les ressources disponibles pour les opérations et les activités du PEC sont les contributions au Fond d'affectation spéciale CTF et les contributions supplémentaires et donations obtenues au cours du développement et mise en oeuvre du projet. Le PNUE-UCR/CAR n'a toujours les ressources humaines et financières nécessaires pour mettre en oeuvre toutes les activités.

11. Le CAR doit être établi pour améliorer la capacité technique du PNUE -CAR/UCR, pour aider à mobiliser des ressources financières supplémentaires, pour promouvoir des activités pour mettre en œuvre la Convention de Carthagène et ses protocoles, appuyer le PEC en général.
12. Un CAR, en tant qu'institution technique, doit avoir la capacité de mettre en œuvre des projets en utilisant son propre personnel, les installations et ne doit pas avoir à soustraire ses activités. Il y a plusieurs possibilités quant à la structure d'un CAR et au nombre des CAR. N'importe laquelle des options suivantes peut être sélectionnée selon le CAR et selon les besoins de la Convention, ses Protocoles et une décision des Parties:
 - (a) Un seul CAR qui coordonne la mise en oeuvre des plusieurs activités techniques d'un Protocole ou programme lié sous la Convention;
 - (b) Des multiples CAR qui coordonnent la mise en oeuvre de multiples activités sous un seul Protocole ou programme lié sous la Convention.
13. Afin de déterminer quelle option de celles indiquées ci-dessus serait plus faisable au moment de la structuration du rapport entre les CAR et la Convention ou ses Protocoles, il est nécessaire de considérer :
 - (a) La base des ressources humaines et physiques du CAR déterminera le nombre et le type d'activité qu'il peut effectuer efficacement. Il faut donc s'assurer que le CAR ne coordonne que le nombre d'activités qu'il est capable de coordonner.
 - (b) Le niveau et la nature de la spécialisation d'un CAR déterminera les types d'activités qu'il peut mettre en œuvre. Lorsqu'un CAR est très spécialisé, sa capacité de coordonner la mise en œuvre des activités se limitera à celles qui rentrent dans son domaine de spécialisation. En même temps, un CAR qui est très spécialisé peut s'occuper des fonctions qui ne sont pas disponibles au PNUE-UCR/CAR ou à d'autres institutions régionales.
 - (c) La taille, la nature et le budget du PNUE-UCR/CAR global peut déterminer le nombre de CAR qui peuvent être gérés de façon efficace. Lorsque le plan de travail pour un protocole spécifique (ou son sous-programme de soutien) est grand en termes du nombre et de la taille des activités, un seul CAR pourrait être incapable de coordonner la mise en œuvre des activités. Il peut donc être nécessaire d'utiliser des CAR multiples. En plus, lorsque la nature du plan de travail pour un protocole spécifique (ou son sous-programme de soutien) est telle que ses activités sont très variées, des multiples CAR pourraient être nécessaires pour fournir les contributions spécialisées requises par les différentes activités.
 - (d) La Convention de Carthagène a trois Protocoles: le protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, protocole relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées et le protocole relatif à la pollution due à des sources et à des activités terrestres. Un CAR doit servir la Convention de Carthagène et/ou ses Protocoles en prenant note des sous-programmes utilisés pour atteindre les buts de la Convention/Protocoles. (Le PEC a trois sous programmes : évaluation et gestion de la pollution environnementale « AMEP », SPAW, et

communication, éducation, formation et sensibilisation « CETA ». Il est important de désigner le Protocole et le sous-programme servi par un CAR.

14. Le cas échéant, le CAR respectera les réglementations actuelles du Système des Nations Unies, en particulier celles concernant le PNUE, qui régissent l'organisation elle-même ainsi que les procédures opérationnelles du CAR.

VI. ETABLISSEMENT DES CAR ET DES RAR

A. Etablissement des CAR

15. Il est prévu que les CAR seront établis en utilisant le système suivant. Cependant, les Parties devraient revoir l'établissement de chaque CAR dans le but de déterminer si certaines dispositions de ce système pourraient ne pas être appliquées dans des cas particuliers.
 - (a) La décision d'établir un CAR est prise par les Parties contractantes. Cette décision doit indiquer la portée du CAR et toute autre disposition ou mandat que les Parties contractantes souhaitent établir. La décision doit aussi autoriser le PNUE-UCR/CAR à commencer la négociation d'un Mémoire d'accord avec le gouvernement ou organisation hôte approprié. Les Parties contractantes peuvent, au moyen d'une décision, déléguer leur rôle de supervision à la Conférence des Parties du Protocole pertinent (CdP) STAC, ISTAC, ou au Comité Directeur bien que les décisions techniques restent soumises à la CdP du Protocole ou à l'approbation des Parties contractantes.
 - (b) Le PNUE-UCR/CAR devra négocier un Mémoire d'accord avec le gouvernement ou organisation hôte qui soit, premièrement consistant avec les termes de la décision d'autorisation et deuxièmement, qu'il ne soit pas en conflit avec la décision d'autorisation, les exigences légales, financières, administratives et autres conditions incluses dans ce Document d'Orientation. Même si le Mémoire d'accord peut varier d'un CAR à un autre CAR, le Mémoire d'accord doit généralement spécifier la nature et le type de contribution offerte par le gouvernement ou l'organisation approprié, le rapport administratif entre le CAR et le PNUE-UCR/CAR, les mécanismes pour transférer des fonds, la caractéristique et les fonds pour le personnel et assurer les privilèges et immunités du personnel international. Ce Protocole d'accord sera soumis aux Parties contractantes pour leur information.
 - (c) La proposition de CAR devra inclure tous les termes de référence (TdR), lignes directrices ou règles de procédure nécessaires à l'opération efficace du CAR. Les TdR devront inclure des dispositions financières, d'établissement de rapport et de surveillance qui soient consistantes avec les dispositions incluses dans de Document d'Orientation et avec la décision d'autorisation. Le PNUE-UCR/CAR rédigera les

Termes de référence (TOR) pour les procédures opérationnelles des CAR pour respecter les normes du Système des Nations Unies. Chaque CAR développera ses procédures et les soumettra au PNUE-UCR/CAR pour approbation. La proposition pour un CAR doit être présentée au PNUE-UCR/CAR pour une révision préalable et pour des commentaires et ensuite présentée aux Parties contractantes pour approbation.

- (d) Les parties contractantes peuvent à tout moment terminer un RAC, si elles déterminent qu'un CAR ne fonctionne pas compatible à la décision établissant un tel RAC, ou s'ils décident autrement qu'une activité CAR ne promeuvent plus les buts et les buts de la convention de Carthagène. Les parties contractantes ne peuvent pas déléguer leur autorité d'arrêt.

B. Etablissement des RAR

16. Un CAR peut former un RAR avec l'approbation des Parties contractantes.. Le CAR devra inviter les institutions pertinentes à former le RAR. Les RAR peut aussi former par des organisations non gouvernementales (Voir ANNEXE V, Section B).

VII. CRITERES DE SELECTION DES CAR

A. Besoin d'un CAR

17. Un CAR Un RAC peut être constitué dans la région des Caraïbes quand les circonstances rendent nécessaire la création du RAC.

B. Degré d'intérêt et d'engagement pour accueillir un CAR et l'engagement vis à vis la Convention de Carthagène

18. L'établissement doit démontrer un à niveau élevé d'intérêt pour mettre en application la convention de Carthagène et à atteindre des objectifs de RAC

C. La capacité à exécuter la fonction d'un CAR

C.1. Capacité institutionnelle

19. **Orientation politique:** L'institution doit offrir une orientation politique reconnue qui produise des buts organisationnels consistants avec ceux de la Convention de Carthagène et ses Protocoles. En plus, l'orientation politique doit promouvoir des relations de coopération avec d'autres institutions.
20. **Structure organisationnelle:** En ce qui concerne l'exécution de ses différentes fonctions, il est important que la structure organisationnelle soit suffisamment flexible pour permettre à l'institution de s'adapter à ses rôles de CAR.

21. **Ressources humaines et physiques:** L'institution doit être suffisamment dotée de ressources humaines avec les expertises technique, administrative et de gestion nécessaires. En plus l'institution doit avoir ou être capable d'avoir accès à un espace pour un bureau, des équipements et autres ressources physiques nécessaires pour effectuer les activités du CAR.

C.2. Capacité technique

22. L'institution doit avoir de l'expertise dans les domaines de la coordination de projets et de l'expertise technique, scientifique ou académique importante dans le sujet particulier qui lui permet d'offrir une assistance spécialisée au processus de mise en œuvre de la Convention de Carthagène et ses Protocoles.

C.3. Capacité de leadership

23. L'institution doit être capable de fournir une influence globale positive et de promouvoir la coopération des institutions participantes. Par ailleurs, il est souhaitable que les institutions soient reconnues par les membres du RAR (s'il existe) en tant que leader dans son domaine d'activité.

C.4. Capacité de gestion

24. L'institution doit avoir de l'expertise dans l'usage des outils de planification stratégique, référence budgétaire et établissement de rapports financiers. Elle doit aussi avoir des systèmes de gestion efficaces orientés en particulier aux objectifs à court, moyen et long terme. Ces systèmes doivent être conformes aux pratiques et aux procédures établies.

C.5. Distribution géographique

25. La sélection d'un CAR doit faire en sorte que la distribution des centres permette le maximum de représentations de toutes les sous régions culturelles et géographiques de la région des Caraïbes

C.6. Distribution linguistique

26. Le CAR doit être choisi de façon à assurer que les trois langues officielles de la Convention y soient représentées. Il faut veiller à ce que le personnel du CAR ait une bonne connaissance professionnelle de ces langues (espagnol, anglais et français). La connaissance professionnelle du hollandais sera aussi considérée comme un plus.

C.7. Capacité financière

27. Un CAR doit être financièrement auto-entretenu et avoir les mécanismes appropriés de gestion financière en place (voir le paragraphe 47).

VIII. CRITERE POUR LA SELECTION DES INSTITUTIONS RAR

A. Besoin d'un RAR

28. Un RAR doit être financièrement auto-entretenu et avoir les mécanismes appropriés de gestion financière en place (voir le paragraphe 47).

B. Degré d'intérêt et d'engagement pour accueillir un CAR vis à vis la Convention de Carthagène, ses protocoles et les activités CAR

29. Un RAR peut être constitué dans la région des Caraïbes quand les circonstances rendent nécessaire la création du RAR.

C. La capacité à exécuter la fonction d'un CAR

C.1. Capacité technique

30. L'établissement doit avoir identifié l'expertise scientifique, technique, ou scolaire compatible à celle de la convention de Carthagène, et de ses protocoles, lui permettant d'offrir l'aide spécialisée au RAC. En plus, il devrait avoir les liaisons coopératives avec d'autres établissements.

C.2. Ressources humaines et financières

31. L'institution doit être doté de ressources humaines suffisantes pour fournir l'expertise au RAC gratuitement, à moins qu'autrement convenu.

C.3. Distribution géographique et linguistique

32. Il est profitable si les institutions RAR sont représentant de la distribution géographique et linguistique de la région.

IX. ADMINISTRATION

33. Le rapport du CAR avec la Convention ou ses Protocoles est essentiel pour un fonctionnement efficace et effectif. Bien que cela puisse varier d'un CAR à un autre CAR et qu'il n'y ait pas un seul accord pouvant s'adapter à toutes les situations, ce rapport doit être clairement défini dans la décision des Parties contractantes et/ou de la CdP du Protocole, et élaboré par des termes de référence à la suite d'une décision. Le rapport administratif doit montrer clairement les rapports avec la Convention ou un Protocole pour assurer une participation active et une surveillance telles que le CAR ne fonctionne pas tout seul mais sous la direction de et au nom des Parties contractantes.

34. L'organisation compétente ou le gouvernement hôte du CAR peut établir le CAR dans n'importe quelle structure qui ait développé ou développera les capacités physiques,

scientifiques et techniques nécessaires. Il est possible de sélectionner d'autres institutions du pays hôte pour fournir au CAR du support technique et scientifique supplémentaire.

35. L'organisation compétente ou le gouvernement hôte fournira l'équipement et assurera l'approvisionnement de fonds pour les frais opérationnels du CAR conformément aux termes du Mémoire d'accord pertinent. L'Annexe III inclut un exemple du type de contribution en nature attendu du gouvernement hôte.
36. En ce qui concerne la dotation en personnel national, le personnel du CAR sera relié à l'institution (les institutions) accueillant le CAR, en conformité avec les règlements de cette organisation ou conformément à la législation nationale correspondante du gouvernement hôte. Le personnel international peut être recruté directement par les Nations Unies pour le CAR, par une organisation internationale ou régionale ou au moyen des détachements du gouvernement, conformément aux lois et réglementations de cette organisation et/ou du pays hôte. Si approprié ; le Si approprié, le mémorandum d'accord entre le PNUE-UCR/CAR et le CAR devra assurer que le personnel international du CAR reçoive du gouvernement hôte les privilèges et immunités correspondantes.
37. Chaque CAR gardera sa propre administration pour le personnel, les acquisitions, voyages, et d'autres fonctions de soutien.
38. Les CAR seront utilisés uniquement pour les aspects techniques, scientifiques et financiers de la mise en oeuvre du projet. Les aspects politiques et de politique du développement et de mise en oeuvre du projet seront coordonnés par le PNUE-UCR/CAR. Le PNUE-UCR/CAR apportera la supervision programmatique directe des activités du CAR à moins qu'il y ait d'autres accords faits par décision des Parties contractantes.
39. En ce qui concerne les communications administratives, les dispositions suivantes seront appliquées :
 - les communications sur des questions techniques concernant des activités spécifiques doivent être faites directement entre le CAR et les autorités nationales compétentes désignées, les points de liaison, les institutions participantes et les membres du RAR. Il faut faire suivre l'information concernant ces communications à l'UCR dans ses rapports de progrès semestriels.
 - le seul canal officiel de communication concernant les questions politiques et de politique entre les Parties contractantes ou les points de liaison techniques et nationaux du PEC et le secrétariat doit être par le biais de PNUE-UCR/CAR.
40. Des questions concernant le personnel doivent aussi être clairement définies. Dans le cas d'un CAR Type A, l'organisation internationale pertinente choisira et engagera le personnel. Pour ce qui est des CAR Types B et C, le gouvernement hôte, l'institution régionale ou l'organisation hôte nommera un directeur de CAR en consultation avec le

PNUE-UCR/CAR. Dans tous les cas, le processus de sélection et d'engagement devra être spécifié dans les termes de référence inclus au Mémoire d'accord signé par le CAR et le PNUE-UCR/CAR.

Rapports avec d'autres organisations

41. Il est prévu que chaque CAR s'occupe de la coordination et de la collaboration avec d'autres CAR de la Convention et ses Protocoles. Cette collaboration doit se baser particulièrement sur l'échange d'expériences concernant des méthodes de travail et d'organisation visant à l'amélioration permanente du système de CAR. Pour atteindre ce but, il est recommandé que les Directeurs des différents CAR fassent des consultations lors des réunions de la Convention de Carthagène comme approprié.
42. Outre les accords légaux, financiers et administratifs du PNUE-UCR/CAR, les CAR et les RAR devront aussi initier et maintenir un rapport professionnel avec d'autres institutions régionales, ayant des mandats d'autres processus intergouvernementaux dans la région (comme par exemple le CARICOM, OECO, OEA et d'autres initiatives globales telles que les centres sous régionaux de la Convention de Bâle).

X. PLANS DE TRAVAIL ET BUDGETS

43. Chaque CAR préparera un Plan stratégique couvrant une période de six ans, qui sera présenté et approuvé par les Parties contractantes. Il doit comprendre au moins quatre sections:
 - (a) La Déclaration de mission et de vision.
 - (b) Les tendances et développements dans le domaine (par exemple déversements d'hydrocarbure, pollutions due à des sources et activités terrestres du CAR et les défis reliés de la Région des Caraïbes.
 - (c) Les orientations stratégiques que le CAR recommande aborder les tendances et les défis.
 - (d) Une série d'indicateurs de performance et des résultats environnementaux mesurables.

Ce Plan stratégique sera présenté et approuvé par l'organisme de supervision

44. En consultation avec le PNUE-UCR/CAR et conformément avec le Plan stratégique approuvé, chaque CAR préparera un plan de travail et un budget semestriel pour approbation par les Parties contractantes en utilisant le format établi par le PNUE. Ce plan de travail et ce budget doivent être présentés au PNUE-UCR/CAR au moins trois mois avant la prochaine réunion des Parties contractantes, pour commentaires et demander des corrections avant la présentation finale aux Parties contractantes. PNUE-UCR/CAR recommandera si les Parties contractantes devraient donner son approbation.

Les Parties contractantes pourra, pendant la réunion, faire des commentaires sur le plan de travail avant son adoption.

45. Chaque CAR présentera au PNUE-UCR/CAR des rapports de progrès semestriels en utilisant le format établi par le PNUE à cette fin. Après l'accomplissement d'une activité, le CAR soumettra un rapport final en respectant le format prescrit par le PNUE.
46. Le CAR présentera au PNUE-UCR/CAR une copie de tous les documents importants en brouillon pour approbation par les Parties contractantes avant la publication dans sa forme final réalisée par le CAR.

XI. FINANCES ET RAPPORTS FINANCIERS

47. **Général.** Le Fond d'affectation spéciale des Caraïbes ne financera pas les CAR ni les RAR (sauf lorsque les fonds sont fournis par les donateurs expressément pour le CAR et en utilisant le CTF comme système de transfert). Toute institution souhaitant de participer à un RAR ou devenir un CAR doit être prête à le prendre en charge. En plus, étant donné qu'un CAR doit être financièrement autonome, toute institution de CAR proposé doit avoir la capacité prouvée de prélever les fonds nécessaires pour financer ses frais opérationnels en tant que CAR et attirer le financement des donateurs pour la mise en œuvre du projet qui soit consistant avec les buts de la Convention de Carthagène et ses protocoles compétents. Néanmoins le gouvernement hôte doit démontrer un haut niveau d'intérêt et d'engagement national substantiel – y compris l'engagement humain et financier. Le gouvernement intéressé doit assurer le financement des frais récurrents et opérationnels du CAR. Les réunions du CAR doivent avoir lieu lors d'une Réunion des Parties contractantes ou à d'autres période, mais l'assistance et/ou des réunions additionnelles seront financées par le gouvernement hôte du CAR, l'organisation hôte ou autres donateurs en tant que partie des fonds du projet.
48. **Finances d'établissement.** Lorsqu'un CAR est établi, le gouvernement hôte ou l'organisation hôte doit fournir un investissement initial (en liquide et en nature) pour établir le CAR et pour attirer des fonds en provenance d'autres donateurs, y compris des sources multilatérales et bilatérales, pour la mise en œuvre des projets. Cet investissement doit être conforme aux termes ébauchés au Mémoire de Coopération correspondant. Sous aucune circonstance, les fonds CTF seront utilisés pour établir ou couvrir les frais administratifs du CAR. Si un CAR a besoin de fonds supplémentaires pour s'établir comme CAR, il faut identifier ses propres donateurs et faire une demande de financement. Le PNUE-UCR/CAR est sensé endosser une demande dûment soumise par le CAR à un donateur et doit appuyer sa demande. Le PNUE-UCR/CAR ne doit pas faire des dépenses liées à l'établissement et au fonctionnement du CAR. Ces coûts doivent être compensés par une contribution extraordinaire au CTF de la part du gouvernement hôte sur une ligne budgétaire réservée à cette fin.
49. **Dépenses récurrentes.** Le CAR ou le gouvernement ou l'organisation hôte apportera les frais opérationnels récurrents du CAR. Cependant, il n'est pas envisagé que le CAR ou le

gouvernement ou l'organisation hôte fournissent directement les fonds pour la mise en œuvre du projet. Le financement pour la mise en œuvre du projet s'obtiendra directement de plusieurs donateurs y compris les institutions financières nationales, les partenaires bilatéraux, les agences de développement internationales et régionales, le Fond pour l'Environnement Mondial (FEM), les fondations, les organisations non gouvernementales (ONG) et le secteur privé. En conséquence, une fois les projets identifiés conformément aux buts et au mandat, le CAR doit être préparé sur sa propre initiative pour développer des projets et demander et soumettre des demandes de financement du projet auprès des donateurs potentiels. Le CAR ne doit pas compter sur le PNUE-UCR/CAR comme source de financement du projet. Cela sert non seulement à établir des rapports avec des nouveaux donateurs pour le CAR mais évite aussi de doubler les frais généraux associés au passage de fonds à travers l'administration de deux institutions le PNUE-UCR/CAR et le CAR. Les fonds des donateurs qui sont transférés au CAR par le biais du CTF doivent être administré a travers un document de projet du PNUE-UCR/CAR, sous contrat, mémorandum/lettre d'accord ou autre mécanisme formel approuvé par le PNUE-UCR/CAR.

50. **Etablissement des Rapports financiers.** Outre la présentation des plans de travail et des budgets semestriels, le CAR présentera au Chef, division de Gestion de Programme du Fond au siège du PNUE et au PNUE-UCR/CAR, des comptes de dépenses du projet par an en suivant le format du PNUE établi à cette fin.
51. **Déclarations finales de dépenses.** Dans les 60 jours après la conclusion de toutes les activités liées au projet spécifique, le CAR présentera au PNUE-UCR/CAR un rapport final détaillé et un relevé de dépenses conformément au budget du projet en utilisant le format établi par le PNUE. Le relevé de dépenses doit être certifié par un expert-comptable payé au titre du CAR. Si le coût de l'activité est inférieur au coût établi au budget du projet, la différence doit être réinvestie à la continuation de l'activité ou à d'autres activités connexes conformément aux termes du Mémorandum de Coopération et/ou aux accords et approbations de n'importe quel donateur. Tout dépassement (dépenses au-delà du montant prévu à chaque ligne budgétaire) doit être couvert par le CAR.
52. **Finances du RAR.** Chaque membre du RAR sera responsable des frais au sujet de la participation au réseau tels que des frais de communication, dotation en personnel et frais de mise en oeuvre d'activités spécifiques attribuées à un membre du RAR par le CAR. Le CAR peut fournir l'appui financier et technique à un membre du RAR pour la mise en oeuvre d'une activité.

XII. ACCORDS TRANSITOIRES POUR LES CAR EXISTANTS

53. Comme indiqué au paragraphe 33, les relations avec la Convention ou ses Protocoles sera vitale pour le fonctionnement efficace et effectif du CAR. Pour les CAR/SPAW existants cette relation n'a pas encore été définie (sauf d'une manière générale par le Mémorandum de d'accord avec le secrétariat pour son établissement). Il n'y a pas d'organisme tel qu'un Comité Directeur du CAR/SPAW ni de rapport établi avec les Parties contractantes.

D'autre part le CAR//REMPEITC-Carib, alors qu'il n'y a pas de STAC pour le Protocole relatif à la pollution due aux déversements d'hydrocarbures, la Neuvième IG/6^{ème} RdP a instauré un Comité Directeur pour superviser et guider le CAR. Conformément avec décision IX du dixième Réunion intergouvernementale qui a eu lieu le 7 au 11 mai 2002, deux CAR ont été établis pour soutenir le protocole relatif à la pollution due à des sources et activités terrestres (LBS). La deuxième réunion du Comité consultatif, scientifique et technique intérimaire (ISTAC) au protocole LBS a décidé d'établir un comité directeur pour les CAR LBS et a convenu sur sa composition, compétences et conditions de reportage.

54. Le PNUE-UCR/CAR préparera au plus tard 90 jours après l'approbation de ce document de Lignes directrices un document comportant les dispositions actuelles pour des CAR existants sur sa relation avec la Convention ou ses Protocoles les arrangements à faire, afin qu'ils suivent la même approche coordonnée et stratégique présentée dans ces Lignes directrices.
55. Une fois que le document mentionné ci-dessus et ses dispositions sera prêt, le PNUE-UCR/CAR le fera circuler auprès des Parties contractantes pour revue et adoption pendant leur prochaine réunion.

ANNEXE I

HISTOIRE DU DEVELOPPEMENT DU DOSSIER DES LIGNES DIRECTRICES

L'établissement et le fonctionnement des CAR et RAR associés sont une façon efficace pour des gouvernements et les organismes partenaires à mettre en application des mesures coopératives et des programmes préconisés par la Convention de Carthagène et des protocoles. Dès la première réunion intergouvernementale historique et séminale sur le Plan d'action du Programme pour l'environnement des Caraïbes qui a eu lieu à Montego Bay en avril 1981 (UNEP/CEPAL/IG.27.3, annexe IV) qui est la première itération du plan d'action pour le Programme pour l'environnement des Caraïbes, on avait besoin des RAC et RAR et le concept ont brièvement défini. (Paragraphe 61, 63, 65, 68, et 69 de ce premier Plan d'action du PEC) (voir l'annexe VI). Vingt-deux pays des Caraïbes ont participé dans la réunion de 1981 et ont adopté le rapport de la réunion.

Ces lignes directrices se présentent sur la base des paragraphes pertinents du premier Plan d'action du PEC (voir l'Annexe à l'ANNEXE V) et il est le résultat des discussions et délibérations qui ont été tenues par les gouvernements membres du Programme pour l'Environnement des Caraïbes lors de la treizième Réunion du Comité de surveillance et du Bureau spécial des Parties contractantes qui a eu lieu à San José du 9 au 13 Juillet 2001 et de la dixième Réunion intergouvernementale concernant le Plan d'action du Programme pour l'Environnement des Caraïbes et la septième Réunion des Parties contractantes à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes tenues à Montego Bay du 7 au 11 mai 2002 (Dixième IG) et du 28 septembre au 2 octobre 2007 (Onzième IG). En réponse à la recommandation 10 (d) de cette réunion, le secrétariat, avec l'aide des parties intéressées, a révisé le dossier de 1992 sur les Centres d'Activité Régionaux et Réseaux d'Activité Régionaux (document PNUE (OCA)/CAR WG.10/3).

Un Dossier révisé a été présenté à la dixième IG comme le *Dossier pour l'établissement et la mise en œuvre des Centres d'Activités Régionaux et des Réseaux d'Activités Régionaux au Programme pour l'Environnement des Caraïbes* (PNUE (DEC)/CAR IG.22/9).

Ce dossier a été revu et présenté à la onzième IG comme « LIGNES DIRECTRICES POUR L'ETABLISSEMENT ET LE FONCTIONNEMENT DES CENTRES D'ACTIVITES REGIONAUX ET DES RESEAUX D'ACTIVITES REGIONAUX DU PROGRAMME POUR L'ENVIRONNEMENT DES CARAIBES » (PNUE (DEC)/CAR IG.24/INF.7). Le Président du groupe intersessionnel de travail a retiré le document en déclarant qu'il ne reflétait pas de façon précise les discussions intersessionnelles. Un nouveau groupe de travail intersessionnel à composition non limitée a été établi et a rédigé un nouveau projet de Lignes directrices durant la réunion sous le même titre, identifié comme PNUE (DEC)/CAR IG.24/CRP.9/Rev1, le 1 octobre 2004. Il a été demandé au secrétariat de coordonner avec le groupe de travail intersessionnel toute révision supplémentaire pour permettre la présentation d'une version finale afin qu'elle soit soumise à la considération de la douzième IG pour adoption.

La Troisième Réunion du SPAW STAC, qui a eu lieu à Caracas, Venezuela, du 4 au 8 octobre 2005 a analysé et discuté un document introduit par les Antilles Néerlandaises et portant le titre « Révision proposée et application des recommandations de révision de STAC3 du projet portant le titre Lignes Directrices pour l'Établissement et Fonctionnement des Centres d'Activités Régionaux et des Réseaux d'Activités Régionaux du PEC, PNUE (DEC) CAR WG 29/CRP.4 ». Les commentaires issus de la réunion ont été positifs quant à la recommandation du CRP 4 pour que les partenariats soient formés avec des ONG régionales ou nationales prospères aptes à fonctionner en tant que CAR et les RAR associés.

Cette recommandation est cohérente avec les paragraphes du premier Plan d'action référenciés au Paragraphe 1, ci-dessous, en particulier le Paragraphe 65 : « les institutions régionales et sous régionales existantes, y compris les ONG, seront utilisées dans la mesure du possible pour la mise en œuvre des activités spécifiques ou pour la coordination de leur mise en œuvre ». Dans sa recommandation V, de la réunion STAC 3, il a été demandé au secrétariat de référer le document (CRP 4) et le Rapport de la Réunion STAC 3 au groupe de travail intersessionnel crée par la onzième IG pour sa considération. Néanmoins, en raison de la présentation tardive du CRP 4, le STAC 3 n'a pas reçu les mandats de leurs gouvernements respectifs pour appuyer officiellement le CRP 4.

Lors de la douzième IG qui a eu lieu à Montego Bay du 29 novembre au 2 décembre 2006, le Président du Groupe de travail intersessionnel sur le Document des Lignes Directrices des CAR/RAR document Lignes directrices a présenté le projet actuel, Document d'information de la Réunion du PNUE (DEC/CAR IG.24/CRP.9/rev1), daté du 29 novembre 2006. Il prit note des changements recommandés au PNUE (DEP)CAR IG.26/CRP.1 de la 12^{ème} IG, introduits conjointement par les Antilles Néerlandaises et le secrétariat et des changements recommandés dans une communication du Bureau de Coordination des Mers régionales du PNUE. Après les observations faites par différentes délégations à la suite de cette présentation, il a été demandé au secrétariat de continuer le Groupe de Travail afin de consolider les observations et commentaires et permettre la présentation d'une version finale qui serait soumise pour adoption lors de la treizième IG. Une mise à jour au sujet de la finalisation du brouillon a été faite lors des réunions du 4^{ème} ISTAC LBS et du 4^{ème} STAC SPAW en 2007.

Le Programme pour l'Environnement des Caraïbes, un des Programmes des Mers régionales du PNUE reconnaît la nature intégrée des ressources marines et côtières ainsi que l'interdépendance des pays des Caraïbes. Les réalités écologiques de l'environnement marin et côtier sont telles, que les questions à traiter dépassent les frontières nationales. La coopération au niveau régional est donc essentielle pour une mise en oeuvre réussie des activités du Plan d'action du Programme pour l'Environnement des Caraïbes et pour la Convention pour la Protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Convention de Carthagène). A la lumière de ce qui précède, un cadre de gestion régional a été élaboré par le biais du Programme pour l'Environnement des Caraïbes sous forme d'Unité régionale de coordination des Caraïbes (CAR/UCR), établie en 1986.

Depuis 1986, le CAR/UCR, en tant que secrétariat du PEC (y compris la Convention de Carthagène et les Protocoles) élabore les plans de travail et les budgets du PEC et ses sous-programmes, et coordonne la mise en oeuvre des projets et des activités contenues dans le plan

de travail adopté par les gouvernements membres du PEC. Le secrétariat a été doté de personnel et fonctionne grâce aux ressources humaines et financières fournies par le Fond d'affectation spéciale (CTF) constitué en 1981. Cependant, les projets peuvent être coordonnés avec du capital humain et financier supplémentaire et en conséquence élargir la capacité d'ensemble du PEC afin de produire des résultats pour les gouvernements membres.

En cohérence avec le rôle catalytique du PNUE et en vue d'étendre la capacité humaine et financière du PEC, certaines responsabilités techniques liées à la coordination ou à la mise en œuvre du projet peuvent être déléguées aux institutions de la région, dont les capacités techniques et de gestion pourraient être utilisées pour le développement du projet, la collecte de fonds et la mise en œuvre. Étant donné que les résultats du Plan d'action et la Convention de Carthagène dépendent largement de mécanismes de coordination solides au niveau national et régional, une telle alternative pourrait s'avérer souhaitable car le résultat pourrait être le renforcement des capacités institutionnelles et des mécanismes de coordination tant au sein des institutions nationales que des institutions régionales.

Plusieurs institutions régionales se sont déjà impliquées dans la coordination ou la mise en œuvre des activités du PEC. La qualité du travail entrepris par les institutions régionales atteste de leur potentiel pour aider à la mise en œuvre des activités du PEC. Néanmoins, ces efforts ont eu lieu sur une base de projet par projet, sans le bénéfice d'un engagement intégré et continu dans la planification stratégique du PEC. L'impact global de ces efforts a donc été moins important de ce qu'il aurait pu l'être à partir d'une approche stratégique, intégrée et coordonnée régionalement. Par conséquent, lorsqu'un CAR est dûment structuré, financé et administré, il peut servir à augmenter le travail du PNUE-UCR/CAR et apporter des bénéfices supplémentaires aux Parties contractantes grâce à une assistance financière et technique supplémentaire.

Avant la dixième IG, au mois de mai 2002, il n'y avait que deux CAR du PEC. Lors de la sixième IG, en 1992, le Gouvernement français proposa d'accueillir le premier CAR du PEC lié au Protocole SPAW à l'île de la Guadeloupe (SPAW/CAR). La sixième IG accepta cette proposition, sous réserve d'une entente avec le PEC qui détaillerait les dispositions spécifiques. Après plusieurs années de discussions et de négociations, un accord a été conclu avec l'UCR/CAR du PNUE, le CAR de SPAW et formellement établi en l'an 2000. Le Gouvernement français a financé le budget opérationnel de base du CAR SPAW. Cependant, ce financement couvre rarement les coûts du projet et doit être soutenu par d'autres contributions.

A la fin de l'année 2005, une association nationale intitulée "Plan de la mer des Caraïbes" qui comprend un nombre important de parties prenantes locales a été créé pour transformer le Centre d'activités régional jusqu'ici attaché à l'administration française en un organisme autonome. Le secrétariat du PNUE-UCR/CAR ainsi que le secrétariat du Programme des mers régionales du PNUE peuvent assister aux réunions du Comité de cette association. Néanmoins, bien qu'il existe des contacts plus ou moins réguliers entre le SPAW/CAR et le PNUE-UCR/CAR, il n'y a pas un mécanisme formel qui établisse les relations avec les Parties contractantes du SPAW ou avec le Comité consultatif scientifique et technique du Protocole SPAW.

En 1994, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a proposé d'établir un centre de lutte contre la pollution liée aux déversements d'hydrocarbures et une planification de contingence à

Curaçao, sous l'enseigne du PEC. Fonctionnant depuis 1995 comme un CAR informel, le centre de lutte contre la pollution liée aux hydrocarbures (Centre Régional de Formation et d'Information d'Urgence contre la pollution des mers –REMPEITC-Carib) a été conçu selon un CAR établi en Méditerranée dans le même domaine. De 1995 à 2001, REMPEITC-Carib a fonctionné à Curaçao au titre d'un accord entre l'OMI, les Garde-côtes des Etats-Unis et le Royaume des Pays Bas et les Antilles Néerlandaises. Étant donné que cet accord devait expirer en 2001, la neuvième IG (en février 2000) a accepté une proposition du gouvernement des Antilles Néerlandaises pour établir et formaliser un CAR dans le cadre de PEC-CAR /REMPEITC-Carib – sous la coordination du PNUE-UCR/CAR et l'OMI. La même décision de la neuvième IG a établi aussi l'adhésion d'un Comité directeur pour le CAR. Le Comité directeur est indépendant du secrétariat, mais il comprend l'adhésion des membres du secrétariat et des gouvernements membres du PEC.

Le Comité directeur du CAR /REMPEITC-Carib a été établi en 2001. Lors de la première réunion, le Comité Directeur établit le règlement intérieur et le règlement financier. Bien que le Protocole de lutte contre la pollution par les hydrocarbures n'a pas de Comité consultatif scientifique et technique comme les Protocoles SPAW et LBS, le Comité directeur fournit le mécanisme nécessaire pour coordonner le travail du CAR ainsi que pour travailler directement en liaison avec les réunions intergouvernementales du PEC.

Conformément à la Décision IX de la dixième IG qui a eu lieu du 7 au 11 mai 2002, deux CAR ont été établis pour appuyer le Protocole relatif à la pollution due à des sources et activités terrestres (LBS). Ils ont été établis à l'intérieur des institutions existantes du *Centro de Ingeniería y Manejo Ambiental de Bahías y Costas* (CIMAB) à Cuba et à l'*Institut d'Affaires Marines* (IAM) à Trinidad et Tobago.

La deuxième Réunion du Comité consultatif scientifique et technique intérimaire (ISTAC) au Protocole LBS a décidé d'établir un Comité directeur pour le CAR du LBS et ont convenu de sa composition, termes de référence et conditions pour l'établissement des rapports.

ANNEXE II

MODELE DE STRUCTURE ORGANISATIONELLE D'UN CAR

Les CAR doivent compter sur une organisation appropriée conçue pour exécuter efficacement ses tâches. Il a été recommandé une structure organisationnelle avec les caractéristiques suivantes :

- (a) Un Bureau du Directeur: pour les obligations du Directeur
- (b) Un Assistant du Directeur: Responsable des tâches de secrétariat y compris assistance personnelle et appui administratif au Directeur, ainsi que les affaires concernant le personnel du CAR, et travailler en liaison avec d'autres organisations.
- (c) Unité de Bibliothèque et Documentation: Responsable de l'organisation et traitement de la documentation, diffusion de l'information et assister le Directeur dans la réalisation des programmes d'activités liées à l'information.
- (d) Unité de Finances: Responsable des affaires financières et administratives du CAR
- (e) Unités Techniques: Responsables de l'élaboration et mise en oeuvre des systèmes nationaux et sous régionaux et des projets relatifs aux différents domaines de travail, fournir l'assistance technique et le conseil aux organes du PEC, planifier et organiser les activités de formation, rédaction et éditions des documents des CAR et conseiller le Directeur au sujet des politiques relatives aux activités du CAR.
- (f) Développement de RAR et unité de coordination.

ANNEXE III

CONTRIBUTIONS EN NATURE REQUISES PAR LE GOUVERNEMENT OU L'ORGANISATION HOTE

Les Centres d'Activités Régionaux dépendront des institutions nationales existantes. Leurs matériel et ressources humaines seront mis à la disposition du CAR dès qu'il sera établi, selon les besoins.

Dans la mesure du possible, le CAR mettra en œuvre ses activités avec les ressources humaines et matérielles suivantes:

1. SITUATION, INSTALLATIONS, EQUIPEMENT ET MATERIEL

- 1.1 La localisation principale des activités du CAR se trouvera dans l'institution désignée par le gouvernement ou organisation hôte pour servir en tant que CAR.
- 1.2. Cette institution doit être meublée et équipée avec téléphones, fax, photocopieurs, ordinateurs avec logiciels standard, imprimantes et courrier électronique.
- 1.3. Le cas échéant, le CAR devra aussi compter avec :
 - (a) Equipement et matériel similaires dans toutes les institutions d'appui au CAR ; et
 - (b) Laboratoires scientifiques, centres de documentation et installations d'accueil pour les scientifiques visiteurs et pour les étudiants.
- 1.4. Les facilités suivantes au CAR ou aux institutions d'appui sont souhaitables:

Systeme d'Information

- (a) Systemes d'information géographique;
- (b) Internet à haut débit et possibilité d'intranet;
- (c) Capacité à gérer de gros fichiers et des bases de données, transfert électronique des données, créer des CD-ROM, etc.
- (d) Systeme de gestion de projet
- (e) Outils de planification stratégiques, suivi du budget et établissement des rapports financiers et systemes de gestion
- (f) Possibilité de lecture optique des documents

Installations

- (a) Centre de documentation et bibliothèque virtuelle
- (b) Amphithéâtre ou salle de réunions pour au moins 30 à 50 personnes avec du matériel de communication et des équipements audiovisuels appropriés.
- (c) Page Web avec accès à d'autres CAR ou RAR ou institutions et organisations apparentées.

Autres équipements

- (a) Matériel de vidéo
- (b) Matériel de photo
- (c) Projecteur de diapositives
- (d) Projecteur d'ordinateur
- (e) Rétroprojecteur

Laboratoires Scientifiques

- (a) Le cas échéant : des laboratoires de biologie marine, pollution marine, sciences atmosphériques, sédimentologie, géologie, chimie, statistique, ingénieur sanitaire, ingénieur de l'environnement, planification physique, études d'impact environnemental, gestion des zones côtières.

Installations pour les scientifiques et étudiants visiteurs

- (a) Logement provisoire au CAR ou aux institutions d'appui et
- (b) Cafétéria/cantine au CAR, aux institutions d'appui ou dans le voisinage.

2. PERSONNEL

2.1. Personnel permanent à plein temps

- (a) 1 Directeur du CAR responsable de la coordination générale des activités du programme et de la supervision quotidienne des fonctions du CAR tel que décrit sur ce document ; le Coordinateur du CAR doit maîtriser parfaitement au moins deux des trois langues de travail du PEC.

- (b) 1 Secrétaire: la/le secrétaire doit maîtriser parfaitement au moins deux des trois langues de travail du PEC.

2.2. Personnel permanent à temps partiel

Personnel

- (a) 1 Administrateur/Gérant financier et du personnel.
- (b) 1 Assistant administratif.
- (c) 2-3 Chercheurs/Conférenciers dans le domaine du programme du CAR, et
- (d) 1 informaticien, spécialiste en base de données.

Personnel d'appui

Personnel responsable de la gestion administrative et financière y compris le comptable et le gérant général de l'institution qui accueille le CAR.

- (a) 1 Ingénieur responsable du Système d'information géographique et
- (b) 1 Assistant (traitement des données, conception assistée par ordinateur)

2.3. Personnel temporaire du projet

Conférenciers/Chercheurs/Détachés des institutions hôtes et d'appui.

2.4. Personnel du CAR capable d'écrire et de parler les langues officielles du PEC

En raison de la responsabilité d'un CAR de fournir une coopération régionale aux Parties contractantes à la Convention de Carthagène et ses protocoles, ainsi qu'aux autres gouvernements membres du PEC lorsqu'il est possible, le personnel du CAR doit parler couramment l'anglais, le français et l'espagnol, chacune en tant que langue maternelle. Il est souhaitable de compter en plus avec un membre du personnel parlant couramment le néerlandais. Le coordinateur du CAR se guidera par cette condition linguistique au moment de recruter le personnel. Les conditions linguistiques établies aux paragraphes 2.1 et 2.2 ci-dessus ne sont que des suggestions vis à vis de la possibilité de les satisfaire.

ANNEXE IV**GESTION FINANCIERE****A. L'administrateur du CAR sous la supervision générale du coordinateur du CAR:**

- (i) accomplira les étapes nécessaires pour s'assurer qu'une comptabilité juste est tenue conformément aux conditions du CAR et du CAR/UCR;
- (ii) autorisera les déboursements sous réserve de réception des factures pro forma; et/factures de commande dans les limites des ressources disponibles;
- (iii) s'assurera de ne pas encourir à des dépenses supplémentaires jusqu'à ce que toutes les obligations aient été satisfaites;
- (iv) s'assurera que les fonds seront utilisés en respectant le budget approuvé ; et
- (v) sera responsable de négocier avec la banque nationale, un arrangement au sujet des transferts des devises.

B. PNUE'UCR-CAR:

- (i) prendra les actions appropriées concernant les questions soulevées dans les rapports de progrès et aux rapports financiers et administratifs élaborés par l'administrateur du CAR.

ACRONYMES

AMEP:	Evaluation et Gestion de la pollution de l'environnement
CAR ONG:	Centres d'activités régionaux d'Organisation ONG partenaire
CAR/REMPEITC-Carib:	Centre d'activités régional/Centre régional de Formation, Information et Urgence de Pollution Marine
CAR:	Centre d'Activité Régional
CARICOM:	Communauté de la région des Caraïbes
CEPNET:	Système d'information pour la gestion des ressources marines et côtières
CIMAB:	Centro de Ingeniería y Manejo Ambiental de Bahías y Costas
CONVENTION DE CARTHAGENE:	Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes
CdP:	Conférence des Parties
CETA:	Communication, Education, Formation et Sensibilisation
CTF:	Fond d'affectation spéciale
FEM:	Fonds pour l'Environnement mondial
IG:	Réunion intergouvernementale
IMA:	Institut aux Affaires Maritimes
ISTAC:	Comité consultatif scientifique et technique intérimaire
LBS:	Protocole relatif à la pollution due à des sources et activités terrestres
MOC:	Mémorandum de Coopération
OEA:	Organisation des Etats Américains
OECS:	Organisation des Etats des Caraïbes orientales
OMI:	Organisation maritime internationale
ONG:	Organisation non gouvernementale
PEC:	Programme pour l'Environnement des Caraïbes Programme
PNUE :	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
PNUE-UCR/CAR:	Programme des Nations Unies pour l'Environnement – Unité de coordination régionale des Caraïbes
RAR ONG:	Réseaux d'activités régionaux d'organisation partenaire ONG
RAR:	Réseau d'activités régional
SPAW/CAR:	Centre d'activités régional du Protocole relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées/
SPAW:	Protocole relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégés
STAC:	Comité consultatif scientifique et technique
STRAPS:	Plans nationaux de restauration des tortues marines
TdR:	Termes de Référence
UCR:	Unité de Coordination régionale
WIDECAS:	Réseau de conservation des tortues marines dans la région des Caraïbes