



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



UNEP

Distr.
LIMITÉE

UNEP(DEC)/CAR IG.24.CRP.9 Rev.1
10 septembre 2008

Original: ANGLAIS

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

Montego Bay, Jamaïque, du 29 novembre au 2 décembre 2006

**LIGNES DIRECTRICES POUR L'ETABLISSEMENT ET LE FONCTIONNEMENT
DES CENTRES ET DES RESEAUX D'ACTIVITES REGIONAUX DE LA
CONVENTION DE CARTAGENA**

TABLE DES MATIERES

I.	INTRODUCTION	3
II.	DÉFINITION DES CENTRES D'ACTIVITÉS REGIONAUX (CAR) ET DES RÉSEAUX D'ACTIVITÉS RÉGIONAUX (RAR)	
III.	TYPES DE CAR	4
IV.	OBJECTIFS DES CAR	4
V.	FONCTIONS DES CAR	5
VI.	CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES	6
VII.	ÉTABLISSEMENT DES CARS	7
VIII.	CRITERES DE SÉLECTION DES CAR	8
IX.	CRITERES DE SÉLECTION DES INSTITUTIONS DE RAR	10
X.	ADMINISTRATION	11
XI.	PLANS DE TRAVAIL ET BUDGETS	12
XII.	FINANCES ET RAPPORT FINANCIER	13
XIII.	ACCORDS TRANSITOIRES DES CAR EXISTANTS	15
	ANNEXE I HISTOIRE DE L'ÉLABORATION DU DOCUMENT DES LIGNES DIRECTRICES EN QUESTION	16
	ANNEXE II MODÈLE DE STRUCTURE ORGANISATIONNELLE D'UN CAR	20
	ANNEXE III CONTRIBUTION EN NATURE REQUISE DE LA PART DU GOUVERNEMENT HÔTE OU DE L'ORGANISATION HÔTE	21
	ANNEXE IV GESTION FINANCIÈRE	24
	ACRONYMES	25

I. INTRODUCTION

1. L'établissement et le fonctionnement des CAR et des RAR y reliés peuvent devenir l'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 Cartagena et ses Protocoles.
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 Cartagena). Le but de ce document est d'apporter des lignes directrices aux Parties contractantes à la Convention de Cartagena, aux autres gouvernements participants, aux autres organisations ou institutions responsables de CAR et RAR (existants ou futurs) et au Secrétariat du Programme pour l'environnement des Caraïbes (UCR/CAR-PNUE). Le document doit aussi apporter une orientation utile à toutes les Parties contractantes et les d'aider dans l'évaluation de l'administration et de la mise en œuvre des CAR et des RAR ; il sera également utile pour évaluer les nouvelles propositions de CAR et de RAR au fur et à mesure qu'elles seront soumises. Ces lignes directrices sont de nature de recommandation ; aucun élément dans ce document n'a l'intention d'être contraignant au titre du droit international.

II. DEFINITION DES CENTRES D'ACTIVITES REGIONALES (CAR) ET DES RESEAUX D'ACTIVITES REGIONAUX (RAR)

3. Bien que les parties contractantes ont désigné le PNUE comme le Secrétariat de la Convention de Cartagena, les Parties contractantes peuvent faire appel aux CAR pour coordonner et mettre en œuvre des activités et aux RAR pour assurer une expertise.
4. Les CAR et les RAR représentent une structure institutionnelle de coopération régionale et technique dans les Caraïbes, dont le but est de coordonner et mettre en œuvre des activités en appui de la Convention de Cartagena et ses protocoles, de façon systématique, en facilitant l'échange d'informations et de compétences techniques et en fournissant les ressources nécessaires pour la mise en œuvre des activités du projet.

Définition d'un Centre d'activités régional (CAR)

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

Définition du Réseau d'activités régionales (RAR)

6. Un RAR est un réseau d'institutions techniques et de particuliers (y compris les organisations gouvernementales, intergouvernementales, non gouvernementales et académiques et scientifiques) qui apportent leur contribution, la révision des pairs, et l'expertise, par le biais du CAR pertinent, dans un domaine scientifique ou technique spécifique d'expertise, pour augmenter le niveau et la profondeur de la coopération et pour un échange d'expertise dans la région du PEC. Les institutions et les individus au sein du RAR, doivent être bien connus dans leur domaine d'expertise et être disposés à fournir gratuitement leur conseil et leur apport au CAR, à moins qu'il en soit disposé autrement. Si c'est en vertu d'une entente contractuelle avec l'UCR/CAR-PNUE, n'importe quelle institution au sein d'un RAR peut fournir des services "au prix coûtant». Les RAR seront coordonnés par le CAR dans leur domaine technique respectif, conformément au mémorandum d'entente entre l'UCR/CAR-PNUE / et le CAR pertinent.

III. TYPES DE CAR

7. Les CAR peuvent être de trois types:

TYPE A: UN ORGANISME REGIONAL / INTERNATIONAL DES NATIONS UNIES. Il s'agit d'un organisme régional / international des Nations unies, ayant une compétence en gestion des bassins versants et / ou en protection et développement de l'environnement marin et côtier, c'est à dire en la matière couverte par la Convention de Cartagena et ses Protocoles.

TYPE B: INSTITUTIONS REGIONALES. Il s'agit d'une nouvelle institution régionale ou d'une institution existante ayant une compétence en gestion des bassins versants et / ou en protection et développement de l'environnement marin et côtier, qui opère en vertu d'une entente avec un gouvernement hôte responsable de ses activités liées au CAR.

TYPE C: INSTITUTIONS NATIONALES A PORTÉE REGIONALE. Il s'agit d'une nouvelle institution nationale ou d'une institution existante, ayant une vocation régionale, et des capacités et des compétences techniques dans un ou plusieurs domaines liés à la Convention et ses Protocoles, qui opère en vertu d'une entente avec un gouvernement hôte responsable de ses activités liées CAR.

IV. OBJECTIFS DES CAR

8. L'appui scientifique et technique devant être fournie à l'UCR/CAR-PNUE par le CAR, pour la coordination de la mise en œuvre de la Convention et ses Protocoles, inclura les objectifs suivants :
 - (a) Établir le RAR et assurer une participation et coordination effectives ;
 - (b) Maintenir des contacts réguliers avec des RAR, des agences nationales et régionales, et des institutions, en liaison avec les aspects scientifiques et techniques pertinents de la

Convention ;

- (c) Compiler, mettre à jour et diffuser des données, des rapports et de l'expertise, d'une manière appropriée, aux gouvernements de la région, de même qu'aux organisations partenaires concernées, aux institutions et membres du RAR ;
- (d) Faciliter l'apport d'une assistance technique et scientifique (experts, consultants) aux Parties contractantes et autres gouvernements, le cas échéant ;
- (e) Aider l'UCR/CAR-PNUE au développement et à l'identification des sources potentielles de financement, afin d'assurer la réalisation des objectifs de la Convention et du Protocole ;
- (f) Recueillir des informations sur la technologie de pointe nécessaire pour la mise en œuvre des activités, et rendre cette information disponible pour les gouvernements de la région, ainsi que pour les organisations partenaires concernées, les institutions et membres du RAR ;
- (g) Encourager la coopération scientifique et technique avec par exemple les agences spécialisées des Nations Unies, des organisations intergouvernementales, gouvernementales et non gouvernementales ;
- (h) Promouvoir la mise en œuvre d'activités spécifiques, individuellement ou conjointement, en collaboration avec les agences spécialisées des Nations Unies, les organisations intergouvernementales, gouvernementales et non gouvernementales ;
- (i) Promouvoir l'accès à des sources de données et de coopération sur les besoins de recherche et de surveillance d'intérêt régional sur des aspects pertinents aux dispositions du CAR.

V. FONCTIONS DES CAR

9. Le CAR assurera la supervision générale, l'orientation technique et de coordination administrative de la mise en œuvre des activités spécifiques et choisies, en vue d'exécuter la Convention et ses Protocoles, et assignés par les parties contractantes au CAR par le biais de l'UCR/CAR-PNUE. Plus précisément, le CAR aura à:
 - a) Superviser et coordonner la mise en œuvre des activités spécifiques du projet approuvé par les parties contractantes à la Convention de Cartagena («Parties contractantes»), en consultation avec l'UCR/CAR-PNUE, ainsi qu'aider, au niveau scientifique et technique, par la coordination de la mise en œuvre d'activités spécifiques en appui de la Convention et ses Protocoles ;
 - b) Fournir un apport administratif lié à la mise en œuvre des activités du projet ;
 - c) Assurer le développement harmonieux et l'implication mutuellement renforcée des institutions et des individus participant au RAR, lorsqu'il existera un RAR,
 - d) Aider à l'identification d'institutions et d'experts requis pour l'exécution du programme, et au développement des accords et sous-accords pour la mise en œuvre des projets avec

- les institutions participantes ou les individus ;
- e) Fournir une aide et conseiller l'UCR/CAR-PNUE sur les questions techniques spécifiques et le développement du programme, en coordination avec le RAR ;
 - f) Echanger des informations avec l'UCR/CAR-PNUE et les institutions de la région ;
 - g) Fournir une assistance technique, des apports dans la formation et la recherche, aux sous-programmes du PEC ;
 - h) Aider à l'appel des fonds des activités spécifiques, à remplir les objectifs de la Convention et / ou de ses Protocoles, à être mises en œuvre par le CAR, comme il est demandé par les parties contractantes ; et
 - i) Mettre à jour les parties contractantes au sujet de ses activités pertinentes.

VI. CONSIDERATIONS GENERALES

10. L'UCR/CAR-PNUE est la principale institution de coordination de la Convention de Cartagena, ses protocoles et activités connexes, décidée par les parties contractantes. Les ressources disponibles pour les opérations et les activités du PEC proviennent des contributions au Fonds d'affectation spéciale des Caraïbes et des contributions supplémentaires et des subventions obtenues dans le cadre du développement de projets et d'exécution. L'UCR/CAR-PNUE n'a pas toujours les ressources humaines et financières nécessaires pour mettre en œuvre toutes les activités.
11. Le CAR devrait être créé pour renforcer la capacité technique de l'UCR/CAR-PNUE, contribuer à la mobilisation des ressources financières supplémentaires, promouvoir des activités en vue de mettre en œuvre la Convention de Cartagena et ses Protocoles, et d'une manière générale pour soutenir le PEC.
12. Un CAR, en tant qu'institution technique, doit avoir la capacité de mettre en œuvre des projets en faisant appel à son propre personnel et installations et devrait, dans la plupart des cas, ne pas avoir à sous-traiter ses activités. Plusieurs options sont possibles par rapport à la structure d'un CAR et le nombre de CAR. N'importe laquelle des options suivantes peut être choisie, selon le CAR, les besoins de la Convention et ses protocoles, et la décision des Parties :
 - (a) Un seul CAR chargé de la coordination de la mise en œuvre de plusieurs activités techniques d'un protocole ou d'un programme y relié, au titre de la Convention ;
 - (b) Plusieurs CAR chargés de la coordination de la mise en œuvre de plusieurs activités en vertu d'un seul protocole ou programme y relié, au titre de la Convention.
13. Pour déterminer laquelle des options susmentionnées seraient plus réalisables, au moment de structurer la relation entre les CAR et la Convention ou ses Protocoles, les éléments suivants doivent être considérés :
 - a) La base des ressources humaines et matérielles du CAR, déterminera le nombre et les

types d'activités qu'il pourra effectivement mettre en œuvre. Il faut donc faire en sorte que le CAR coordonne juste le nombre d'activités qu'il est capable de coordonner.

- b) Le niveau et la nature de la spécialisation d'un CAR détermineront les types d'activités qu'il pourra mettre en œuvre. Lorsqu'un CAR est hautement spécialisé, sa capacité à coordonner la mise en œuvre d'activités sera limitée à celles qui s'inscrivent dans le domaine de spécialisation du CAR. En même temps, un CAR qui est hautement spécialisée peut assurer des fonctions qui ne sont pas disponibles au niveau de l'UCR/CAR-PNUE ou d'autres institutions régionales.
 - c) Le nombre du personnel et le budget de l'UCR/CAR-PNUE va déterminer le nombre de CAR qui peuvent être gérés efficacement. Lorsque le plan de travail d'un protocole spécifique (ou ses sous-programmes d'appui) est important en termes du nombre et de la taille des activités, un seul CAR peut ne pas être en mesure de coordonner la mise en œuvre des activités. Il peut donc s'avérer nécessaire d'utiliser plusieurs CAR. En outre, lorsque la nature du plan de travail d'un protocole spécifique (ou ses sous-programmes d'appui) est telle que ses activités sont très variées, de multiples CAR peuvent s'avérer nécessaires pour assurer les apports spécialisés qui peuvent être requis par les différentes activités.
 - d) La Convention de Cartagena a trois Protocoles: les déversements d'hydrocarbures, SPAW et les sources de pollution liées à des activités terrestres. Un CAR devrait servir la Convention de Cartagena et / ou ses Protocoles, en prenant note des sous-programmes utilisés pour mettre en œuvre les buts de la Convention et son Protocole. (Le PEC dispose de trois sous-programmes : évaluation et gestion de la pollution environnementale - AMEP; flore et faune spécialement protégées – SPAW ; et communication, éducation, formation et sensibilisation - CETA). Il est important de désigner le protocole et le sous-programme d'un CAR qui va servir.
14. Le cas échéant, le CAR respectera les réglementations actuelles du système des Nations Unies, en particulier celles relatives au PNUE, qui régissent l'organisation elle-même ainsi que les procédures opérationnelles du CAR.

VII. MISE EN PLACE DES CAR ET DES RAR

A. Mise en place des CAR

15. Il est entendu que les CAR seront établis en utilisant le cadre suivant. Néanmoins, les parties doivent examiner la mise en place de chaque CAR afin de déterminer si certaines dispositions de ce cadre peuvent ne pas s'appliquer à certains cas particuliers.
- a. Une proposition CAR doit préciser comment le CAR proposé répond aux critères énoncés dans ces lignes directrices et doit inclure les termes de référence (TdR) des procédures opérationnelles (par exemple, les dispositions financières, d'élaboration de rapports, et de surveillance) correspondant à celles observées dans ce document de Lignes directrices. Les TR doivent être conformes au système des Nations Unies. La

proposition de CAR doit être soumise à l'UCR/CAR-PNUE pour examen préalable et commentaires avant leur envoi aux parties contractantes pour prise en considération et / ou approbation.

- b. La décision d'établir un CAR revient aux parties contractantes. Cette décision doit indiquer l'étendu des travaux du CAR, ainsi que toute autre disposition ou mandat que les parties contractantes entendent établir. La décision devrait également autoriser l'UCR/CAR-PNUE à entreprendre la négociation d'un mémorandum d'entente avec le gouvernement hôte approprié ou l'organisation appropriée.
- c. L'UCR/CAR-PNUE devrait négocier un mémorandum d'entente avec le gouvernement hôte ou l'organisation appropriée qui soit cohérent avec les termes de référence approuvés, avec toute autre disposition ou mandat que les Parties contractantes aient établis, et avec ces lignes directrices. Bien que le Mémorandum d'entente peut varier d'un CAR à un autre CAR, en général il devrait préciser la nature et le type de contribution offerte par le gouvernement hôte ou organisation appropriée, les relations administratives entre le CAR et l'UCR/CAR-PNUE, les mécanismes de transfert de fonds, la caractéristique et le financement du personnel, et le cas échéant, les privilèges et immunités du personnel international. Ce mémorandum d'entente sera soumis aux Parties contractantes pour information.

B. ÉTABLISSEMENT D'UN RAR

- 16. Tout CAR peut former un RAR avec l'approbation des parties contractantes. Le CAR devrait inviter les institutions pertinentes à former le RAR.

VIII. CRITÈRES DE SÉLECTION DES CAR

A. Nécessité d'un CAR

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

B. Degré d'intérêt et d'engagement à héberger un CAR, et engagement envers la Convention de Cartagena

- 18. L'institution doit démontrer un grand intérêt à mettre en œuvre la Convention de Cartagena et à réaliser les objectifs du CAR

C. Capacité d'exercer la fonction d'un CAR

C.1 Capacité institutionnelle

- 19. **Orientation politique** : L'institution doit suivre une orientation politique reconnue donnant

lieu à des objectifs organisationnels qui soient cohérents avec ceux de la Convention de Cartagena et ses Protocoles. En outre, l'orientation politique doit encourager les liens 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 souple pour permettre à l'institution de s'adapter pleinement à son rôle de CAR.
21. **Ressources humaines et matérielles:** L'institution doit être dotée de ressources humaines suffisantes, ayant les compétences techniques, administratives et de gestion. En outre, elle doit posséder ou être en mesure de compter sur un espace de bureau, des équipements et autres ressources matérielles nécessaires pour mener à bien les activités du CAR.

C.2 Capacité technique

22. L'institution doit avoir des compétences dans les domaines de la coordination de projet, ainsi que des compétences techniques, scientifiques ou académiques dans le domaine particulier pertinent, qui lui permettent d'offrir une aide spécialisée au processus de mise en œuvre de la Convention de Cartagena et ses Protocoles.

C.3 Capacité de Leadership

23. L'institution doit être en mesure de fournir une influence générale positive et d'encourager la coopération entre les institutions participantes. De plus, il est souhaitable que l'institution soit reconnue comme un leader dans son domaine d'activité.

C.4 Capacité de gestion

24. L'institution doit avoir des compétences dans l'utilisation des outils de planification stratégique, le suivi budgétaire et l'élaboration du rapport financier. Elle doit également posséder des systèmes de gestion efficaces, orientés tout particulièrement vers des objectifs de court, moyen et long terme. Ces systèmes devraient être conformes aux pratiques et procédures établies.

C.5 Distribution géographique

25. La sélection d'un CAR doit être telle que la distribution des centres permette une représentation maximale de toutes les sous-régions culturelles et géographiques des Caraïbes.

C.6 Distribution linguistique

26. Les CAR doivent être choisis de manière à garantir que les trois langues officielles de la Convention y soient représentées. Des précautions doivent être prises pour assurer que le personnel des CAR jouit d'une bonne connaissance pratique de ces langues (espagnol, anglais et français). La connaissance du néerlandais serait également considérée comme un

atout.

C.7 Capacité financière

27. Le CAR doit être financièrement autonome et avoir mis en place les mécanismes appropriés de gestion financière (voir paragraphe 50).

IX. CRITÈRES DE SÉLECTION DES INSTITUTIONS RAR

A. Nécessité d'un RAR

28. Un RAR peut être constitué dans la région des Caraïbes par un CAR, lorsque les circonstances rendent nécessaire la création du RAR.

B. Degré d'intérêt et d'engagement envers la Convention de Cartagena, le protocole, et les objectifs du CAR

29. L'institution doit démontrer un niveau élevé d'intérêt à la réalisation de la Convention de Cartagena, le protocole et les objectifs du CAR.

C. Capacité d'exercer la fonction d'un RAR

C.1 Capacité technique

30. L'institution doit avoir une expertise scientifique, technique ou académique reconnue, conforme à celle de la Convention de Cartagena et ses Protocoles, lui permettant d'offrir une aide spécialisée au CAR. En outre, elle devrait avoir des liens de coopération avec d'autres institutions.

C.2 Ressources humaines et financières

31. L'institution doit être dotée de ressources humaines suffisantes pour fournir gratuitement une expertise au CAR, sauf arrangement contraire.

C.3 Distribution géographique et linguistique

32. Il est souhaitable que les institutions RAR soient représentatives de la distribution géographique et linguistique de la région.

C.4 Capacité financière

33. L'institution doit être prête à fournir gratuitement des conseils et des apports au CAR, sauf arrangement contraire.

X. QUESTIONS ADMINISTRATIVES

34. La relation avec la Convention ou ses Protocoles est essentielle pour un fonctionnement efficace et efficient du CAR. Bien qu'il puisse varier d'un CAR à un autre CAR, car un même accord ne peut pas s'adapter à toutes les situations, cette relation doit être clairement définie dans la décision des parties contractantes et par les termes de référence qui seront élaborés suite à une décision. La relation administrative doit faire apparaître clairement les liens avec la Convention ou avec un protocole pour assurer une participation active et la surveillance, de sorte que le CAR n'opère pas à son propre compte, mais sous la direction et au nom des Parties contractantes.
35. Les Parties contractantes peuvent décider, de déléguer leur rôle de supervision à la Conférence des Parties du Protocole pertinent (CdP), le STAC, l'ISTAC, ou bien que les décisions du comité directeur des comités techniques restent soumis à la CdP du protocole ou à l'approbation de la CdP de la Convention.
36. Les Parties contractantes peuvent à tout moment résilier leur accord avec le CAR, si elles estiment qu'il ne fonctionne pas en cohérence avec la décision portant la création dudit CAR, ou si elles décident que le fonctionnement du CAR ne poursuit plus les buts et les objectifs de la Convention de Cartagena. Les Parties contractantes peuvent ne pas déléguer leur pouvoir de résiliation.
37. L'organisation pertinente ou le gouvernement hôte du CAR peut établir le CAR dans toute structure institutionnelle ayant, ou qui développera, les capacités physiques, scientifiques et techniques requises. D'autres institutions du pays hôte peuvent être sélectionnées pour fournir un appui technique et scientifique supplémentaire au CAR.
38. L'organisation pertinente ou le gouvernement hôte fournira le matériel et assurera le financement des frais de fonctionnement du CAR, conformément aux termes du mémorandum d'entente pertinent. Il y est inclus à l'annexe III un modèle du type de contribution en nature attendue de la part du gouvernement hôte.
39. En ce qui concerne le personnel local, le personnel du CAR sera attaché à l'institution qui hébergera le CAR, conformément aux règles de cette organisation ou de la législation nationale pertinente du gouvernement hôte. Le personnel international du CAR peut être recruté directement par une organisation des Nations Unies ou par le gouvernement hôte, conformément aux lois et règlements de cette organisation et / ou du gouvernement hôte, notamment concernant les détachements. Le cas échéant, le mémorandum d'entente entre l'UCR/CAR-PNUE et le CAR devrait porter sur les privilèges et les immunités du personnel international du CAR.
40. Chaque CAR tiendra sa propre administration en ce qui concerne le personnel, les achats, les voyages, et autres opérations d'appui.
41. Le CAR sera utilisé seulement pour s'engager dans les aspects techniques, scientifiques et financiers de mise en œuvre du projet. La politique et les aspects liés à la politique de

développement et de mise en œuvre du projet seront coordonnés par l'UCR/CAR-PNUE. L'UCR/CAR-PNUE assurera la supervision directe des programmes des activités du CAR à moins que d'autres ententes soient décidées par les Parties contractantes.

42. En ce qui concerne les communications administratives, les dispositions suivantes seront appliquées :

- Les communications sur des questions techniques en rapport avec des activités spécifiques doivent avoir lieu directement entre le CAR et les autorités nationales compétentes, les points de liaison, les institutions participantes et les membres du RAR. Une information sur ces communications doit être transmises à l'UCR/CAR-PNUE dans son rapport d'activité semestriel.

- Le seul canal officiel de communication concernant les questions politiques et de politique entre les parties contractantes ou les points de liaison nationaux et techniques du PEC et le Secrétariat, doit passer par l'intermédiaire de l'UCR/CAR-PNUE.

43. Les questions concernant le personnel devraient également être clairement définies. Dans le cas d'un CAR type A, le personnel sera choisi et embauché par l'organisme international pertinent. Pour les CAR type B et C, le gouvernement hôte pourrait choisir un directeur, en consultation avec l'UCR/CAR-PNUE. Dans tous les cas, le processus de sélection et de recrutement du personnel doit être précisé dans les termes de référence et le memorandum d'entente.

Relations avec d'autres organisations

44. Chaque CAR devrait coordonner et collaborer avec les autres CAR de la Convention et ses Protocoles. Une telle collaboration devrait être fondée, en particulier sur l'échange d'expériences concernant les méthodes de travail et l'organisation en vue d'une amélioration continue du système. Pour atteindre cet objectif, il est recommandé que les directeurs des différents CAR tiennent des consultations au cours des réunions de la Convention de Cartagena.

45. Outre les modalités juridiques, financières et administratives avec l'UCR/CAR-PNUE, les CAR et les RAR devraient également engager et maintenir une relation de travail avec d'autres institutions régionales, ayant des mandats d'autres processus intergouvernementaux dans la région.

XI. PLANS DE TRAVAIL ET BUDGETS

46. Chaque CAR préparera un plan stratégique couvrant une période de six ans, qui sera présenté et approuvé par les Parties contractantes. Il comprendra au moins quatre sections:

a. Une déclaration de sa Mission et de sa Vision.

b. Les tendances et les développements dans le domaine concerné (par exemple les

déversements d'hydrocarbures, LBS) du CAR et les défis connexes pour la région des Caraïbes.

- c. Les orientations stratégiques recommandées par le CAR pour aborder les tendances et les défis.
- d. Une série d'indicateurs de performance et / ou de résultats environnementaux mesurables, cohérents avec le plan de travail du sous-programme pertinent.

- 47. En consultation avec l'UCR/CAR-PNUE et conformément au Plan stratégique approuvé, chaque CAR devra préparer un plan de travail et un budget biannuel, à soumettre aux Parties contractantes pour leur adoption, en utilisant un format prescrit par le PNUE. Ce plan de travail et budget doivent être soumis, au moins trois mois avant la prochaine réunion des Parties contractantes ; l'UCR/CAR-PNUE devra y porter des commentaires et demander des modifications avant le dépôt final aux Parties contractantes. L'UCR/CAR-PNUE recommandera l'approbation par les Parties contractantes. Elles auront la possibilité, au cours de la réunion, d'apporter des commentaires sur le plan de travail avant leur décision.
- 48. Chaque CAR soumettra à l'UCR/CAR-PNUE des rapports biannuels en suivant le format prévu par le PNUE à cette fin. Au terme d'une activité, le CAR soumettra un rapport final en utilisant le format du PNUE.
- 49. Le CAR présentera à l'UCR/CAR-PNUE une copie de tous les documents importants sous forme de version préliminaire pour approbation par les Parties, avant leur publication définitive par le CAR.

XII. FINANCES ET RAPPORTS FINANCIERS

- 50. **Généralités.** Les CAR et les RAR ne seront pas financés par le Fonds d'affectation spéciale des Caraïbes (sauf lorsque les fonds sont fournis par les donateurs, expressément pour le CAR, et ce fonds d'affectation spéciale est utilisé comme un moyen de transfert). Toute institution souhaitant participer à un RAR, ou souhaitant devenir un CAR, doit être disposée à le faire à ses propres frais. Par ailleurs, étant donné qu'un CAR doit être financièrement autonome, toute institution proposée en CAR doit pouvoir justifier d'une capacité à réunir les fonds nécessaires pour financer ses frais de fonctionnement et attirer des financements de donateurs pour l'exécution de ses projets, conformément aux objectifs de la Convention de Cartagena et ses protocoles pertinents. Toutefois, le gouvernement hôte doit démontrer son grand intérêt et un engagement national substantiel – y compris en termes humains et financiers. Le gouvernement intéressé doit assurer le financement des frais de fonctionnement et des frais récurrents du CAR. Les réunions du CAR peuvent avoir lieu lors d'une Réunion des Parties contractantes ou à d'autres moments, mais l'assistance et / ou des réunions supplémentaires seront financées par le gouvernement hôte du CAR, par l'organisation hôte ou d'autres donateurs dans le cadre des fonds du projet.
- 51. **Finances d'établissement.** Au moment d'établir un CAR, un investissement de départ (en espèces et en nature) doit être fourni par le gouvernement hôte ou par l'organisation hôte ; il doit servir à attirer des fonds d'autres donateurs, y compris de sources multilatérales et

bilatérales, pour la mise en œuvre des projets du CAR. Cet investissement doit être conforme aux conditions énoncées dans le mémorandum d'entente pertinent. En aucun cas, les fonds du Fonds d'affectation spéciale peuvent être utilisés pour établir ou maintenir les frais administratifs d'un CAR. Si le CAR a besoin de fonds supplémentaires pour s'établir, il doit identifier ses propres donateurs et solliciter un financement. L'UCR/CAR-PNUE est censée avaler une demande appropriée du CAR à un donateur et appuyer cette demande. L'UCR/CAR-PNUE ne devrait pas engager des dépenses à la suite de l'établissement et le fonctionnement d'un CAR. Ces dépenses devraient être compensées par une contribution extraordinaire au Fonds d'affectation spéciale versée par le gouvernement hôte sur une ligne budgétaire réservée à cet effet.

52. **Dépenses courantes.** Le CAR, ou le gouvernement hôte ou l'organisation hôte, couvrira les frais d'exploitation récurrents du CAR. Cependant, il n'est pas prévu que le CAR, ou le gouvernement hôte ou l'organisation hôte, doive nécessairement fournir tous les fonds requis à la mise en œuvre des projets. Le financement pour la mise en œuvre d'un projet sera obtenu auprès de différents bailleurs de fonds y compris des institutions financières internationales, partenaires bilatéraux, régionaux et agences de développement international, du Fonds pour l'Environnement mondial (FEM), des fondations, des organisations non gouvernementales (ONG) et du secteur privé. Par conséquent, dès que le CAR aura identifié des projets qui répondent à ses objectifs et à son mandat, il devra être préparé, de sa propre initiative, à élaborer des projets, à demander formellement du financement auprès de donateurs potentiels. Le CAR ne devrait pas compter sur l'UCR/CAR-PNUE pour le financement du projet original. Non seulement cela l'aide à bâtir des relations avec de nouveaux donateurs, mais cela évite aussi les frais généraux liés aux frais indirects associés au passage des fonds par l'administration de deux institutions - l'UCR/CAR-PNUE et le CAR. Le financement des donateurs qui passe par le Fonds d'affectation spéciale aux CAR se fait à travers un document de projet UCR/CAR-PNUE, sous-contrat, mémorandum/lettre d'entente ou autre mécanisme officiel approuvé par l'UCR/CAR-PNUE .
53. **Rapport financier.** Outre la présentation des plans de travail et des budgets biannuels, le CAR soumettra au Chef du Programme, au département de gestion de fonds, au siège du PNUE et à l'UCR/CAR-PNUE, les dépenses annuelles du projet en utilisant le format du PNUE prévu à cette fin.
54. **Les déclarations finales des dépenses.** Dans les 60 jours après l'achèvement de toutes les activités liées à un projet précis, le CAR soumettra à l'UCR/CAR-PNUE, un rapport final détaillé et un état des dépenses, en cohérence avec le budget du projet, et en utilisant le format prévu à cette fin par le PNUE. La déclaration des dépenses doit être certifiée par un comptable agréé, payé au titre de la contribution du CAR. Si le coût de l'activité est inférieur à celui indiqué dans le budget du projet, la différence sera réinvestie dans la poursuite de l'activité ou à d'autres activités connexes, conformément aux termes du mémorandum d'entente et / ou de tout autre accord avec les donateurs et approbations. Tout dépassement de coûts (dépenses en sus du montant prévu au budget dans chaque ligne budgétaire) est pris en charge par le CAR.

55. **Finances des RAR.** Chaque membre du RAR sera responsable pour les frais encourus liés à la participation au réseau, tels que les frais de communication, de personnel et frais exposés par la mise en œuvre des activités spécifiques attribuées par le CAR à un membre du RAR. Le CAR peut fournir un soutien financier et technique à un membre du RAR, pour la mise en œuvre d'une activité.

XIII. ARRANGEMENTS TRANSITOIRES POUR LES CAR EXISTANTS

56. Comme il est mentionné au paragraphe 34, la relation avec la Convention ou ses Protocoles est essentielle pour le bon fonctionnement d'un CAR. Pour le CAR de SPAW, cette relation n'a pas encore été définie (autre que celle généralement établie par le mémorandum d'entente avec le Secrétariat). Il n'existe aucun organe tel que comité directeur du CAR / SPAW, ni sa relation établie avec les Parties contractantes. D'autre part, quant au CAR/REMPEITC-Carib, alors qu'il n'existe pas de STAC pour le Protocole sur les déversements d'hydrocarbures, la 9^{ème} IG / 6^{ème} réunion des parties a constitué un comité directeur chargé de superviser et d'orienter ce CAR. Conformément à la décision IX, 10^{ème} IG, tenue du 7 au 11 Mai 2002, deux CAR ont été créés pour soutenir le Protocole relatif à la pollution due à des activités terrestres (LBS). La deuxième réunion du comité consultatif scientifique et technique intérimaire (ISTAC) au Protocole LBS a décidé de créer un Comité directeur du CAR LBS et a décidé de sa composition, ses termes de référence et des conditions pour l'élaboration des rapports.
57. L'UCR/CAR-PNUE préparera un document, dans les 90 jours suivant l'approbation des lignes directrices de ce document, qui contiendra les dispositions actuelles relatives aux CAR existants, sur leur relation avec la Convention ou ses Protocoles, ainsi que les dispositions qui doivent être prises, afin de leur faire suivre la même approche coordonnée et stratégique présentée dans ces lignes directrices.
58. Dès que le document mentionné ci-dessus sera prêt, l'UCR/CAR-PNUE le distribuera aux Parties contractantes pour examen et adoption lors de leur prochaine réunion.

ANNEXE I

HISTOIRE DE L'EVOLUTION DU DOCUMENT DES LIGNES DIRECTRICES

La création et le fonctionnement des CAR et des RAR y reliés sont un moyen efficace pour les gouvernements et les organisations partenaires du PEC, de mettre en œuvre des mesures de coopération et des programmes prévus par la Convention de Cartagena et ses Protocoles. L'histoire se remonte à la célèbre première réunion intergouvernementale sur le Plan d'action du Programme pour l'Environnement des Caraïbes, tenue à Montego Bay, en avril 1981 (UNEP/CEPAL/IG.27.3, Annexe IV) qui est la première version du Plan d'action du Programme pour l'environnement des Caraïbes ; les CAR et les RAR y ont été réclamés et le concept brièvement défini. (Paragraphe 61, 63, 65, 68 et 69 de ce premier Plan d'action du PEC). Vingt-deux pays de toute la région des Caraïbes ont participé à la réunion de 1981 et ont adopté le rapport de la Réunion.

Ces lignes directrices sont inscrites dans le premier Plan d'action du PEC et elles sont le résultat de discussions et délibérations des gouvernements membres du Programme pour l'environnement des Caraïbes, tenues lors de la Treizième Réunion du Comité de surveillance et Bureau spécial des Parties contractantes, tenue à San José, du 9 au 13 Juillet 2001, et la Dixième Réunion intergouvernementale sur 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 de la région des Caraïbes, à Montego Bay du 7 au 11 mai 2002 (Dixième IG) et du 28 Septembre au 2 Octobre 2004 (onzième IG).

En réponse à la recommandation 10 (d) de cette réunion, le secrétariat, avec le concours des parties intéressées, entrepris en 1992, la révision du dossier des Centres d'activités régionaux et des Réseaux d'activités régionaux (document UNEP(OCA)/CARWG.10/3). Une version révisée du dossier a ensuite été présentée à la dixième IG en tant que *Document de réflexion pour l'établissement et la mise en œuvre de Centres d'activités régionaux et de Réseaux d'activité régionaux du Programme pour l'environnement des Caraïbes* (UNEP(DEC)/CARIG.22/9).

Ce document a été revu et présenté à la onzième Réunion intergouvernementale en tant que «LIGNES DIRECTRICES POUR L'ETABLISSEMENT ET LE FONCTIONNEMENT DES CENTRES D'ACTIVITES REGIONAUX ET RESEAUX D'ACTIVITES REGIONAUX DU PROGRAMME POUR L'ENVIRONNEMENT DES CARAIBES» (UNEP(DEC)/CAR IG.24/INF.7). Le président du Groupe de travail intersession a retiré le document indiquant qu'il ne reflétait pas précisément les discussions intersessions. Un nouveau Groupe de travail intersession à composition non limitée a été créé qui a produit un nouveau projet de lignes directrices au cours de la réunion portant le même nom, et identifié sous le titre UNEP (DEC)/CAR IG.24/CRP.9/Rev1, 1 Octobre 2004. Le Secrétariat a été prié de coordonner les révisions avec le Groupe de travail intersession afin de permettre la présentation d'une version finale pour examen et adoption éventuelle par la Douzième Réunion intergouvernementale.

La troisième réunion du STAC SPAW, tenue à Caracas, Venezuela, du 4 au 8 octobre 2005 a examiné un document de session présenté par les Antilles néerlandaises, intitulé «Projet de révision et développement d'éventuelles recommandations de révision STAC3 du projet intitulé

Lignes directrices pour l'établissement et le fonctionnement des Centres d'activités régionaux et des réseaux d'activités régionaux du PEC, PNUE(DEC)CARWG29/CRP.4". Quelques commentaires de la Réunion ont été positifs concernant la recommandation de ce document dans le sens que des partenariats soient formés avec des ONG nationales ou régionales réussies pour fonctionner comme CAR avec des RAR associés.

Cette recommandation est cohérente avec les dispositions des paragraphes du premier Plan d'action mentionnées au Paragraphe 1, ci-dessus, en particulier le paragraphe 65: «les institutions sous régionales et régionales existantes, y compris les ONG, seront utilisées dans la mesure du possible pour la mise en œuvre d'activités spécifiques ou pour coordonner leur mise en œuvre ». Dans la recommandation V de la Réunion STAC 3, le secrétariat a été prié de renvoyer le document (CRP 4) et le Rapport de la Réunion STAC 3 au Groupe de travail intersession créé par la onzième réunion intergouvernementale pour son examen. Toutefois, en raison de la présentation tardive du CRP 4, le STAC 3 n'avait pas les mandats de leurs gouvernements respectifs pour soutenir officiellement le CRP 4.

Au cours de la douzième Réunion intergouvernementale tenue à Montego Bay, du 29 Novembre au 2 Décembre 2006, le président du groupe de travail intersession chargé du Document de Lignes directrices relatives aux CAR/RAR, présenta la version actuelle du groupe ; le document d'information UNEP(DEC/CAR IG.24/CRP.9/rev1), daté du 29 Novembre 2006. Il pris note des changements recommandés dans le document UNEP (DEP) CAR IG.26/CRP.1 de la 12^{ème} IG, introduites conjointement par les Antilles néerlandaises et le Secrétariat, et des changements recommandés dans une communication du Bureau de coordination du PNUE pour les mers régionales. Suite aux observations des différentes délégations après la présentation, le secrétariat a été prié de poursuivre le Groupe de travail pour consolider les observations et les commentaires en vue de permettre la présentation d'une version finale pour une éventuelle adoption par la Treizième Réunion IG. Une mise à jour en ce qui concerne la finalisation du projet a été faite à la 4^{ème} ISTAC du LBS et la 4^{ème} Réunion du STAC SPAW en 2007.

Le Programme pour l'Environnement des Caraïbes, l'un des Programmes des mers régionales du PNUE, reconnaît la nature intégrée des ressources côtières et marines, ainsi que l'interdépendance des pays de la région des Caraïbes. Les réalités écologiques du milieu marin et côtier sont telles que les questions de gestion à régler dépassent les frontières nationales. La coopération au niveau régional est donc essentielle pour une mise en œuvre réussie des activités du plan d'action du Programme pour l'environnement des Caraïbes et de la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Convention de Cartagena). À la lumière de cette réalité, un cadre de gestion régional a été développé par l'intermédiaire du Programme pour l'environnement des Caraïbes sous forme d'Unité de coordination régionale pour les Caraïbes (CAR / UCR), créé en 1986.

Depuis 1986, l'UCR/CAR, en tant que secrétariat du PEC (y compris la Convention de Cartagena et ses protocoles), a mis au point des plans de travail et des budgets pour le PEC et ses sous-programmes, ainsi que la coordination de la mise en œuvre des projets et des activités du plan de travail tel qu'il a été approuvé par les gouvernements membres du PEC. Le secrétariat a été doté et a fonctionné avec les ressources humaines et financières assurées à travers le Fonds d'affectation spéciale des Caraïbes (CTF), établi en 1981. Néanmoins, avec un capital humain et

financier supplémentaire, d'autres projets pourraient être coordonnés, en élargissant ainsi la capacité globale du PEC de produire des résultats pour les gouvernements membres.

En cohérence avec le rôle catalytique du PNUE, et en vue de l'expansion de la capacité humaine et financière du PEC, certaines responsabilités techniques pour la coordination du projet ou sa mise en œuvre peuvent être déléguées à des institutions de la région, dont les capacités techniques et de gestion pourraient être utilisées pour le développement de projets, la collecte de fonds, et la mise en œuvre. Étant donné que les résultats du plan d'action et la Convention de Cartagena sont en grande partie tributaires de forts mécanismes de coordination au niveau national et régional, une telle alternative pourrait s'avérer souhaitable, car elle pourrait entraîner un renforcement des capacités institutionnelles et des mécanismes de coordination des institutions nationales et régionales.

Certaines institutions régionales ont déjà été impliquées dans la coordination ou l'exécution des activités du PEC. La qualité du travail entrepris par les institutions régionales témoigne de leur potentiel pour contribuer à la mise en œuvre des activités du PEC. Toutefois, ces efforts ont été déployés en grande partie sur une base de projet par projet, sans tirer le bénéfice d'une implication intégrée et permanente dans la planification stratégique du PEC. L'impact global de ces efforts a donc été inférieure à celle qui en découlerait d'une approche intégrée, coordonnée au niveau régional et stratégique. Par conséquent, lorsqu'un CAR est correctement structuré, financé et administré, il peut servir à compléter le travail de l'UCR/CAR-PNUE et offrir d'autres avantages aux Parties contractantes par une assistance technique et financière supplémentaire.

Avant la dixième IG, en mai 2002, il existait seulement deux CAR du PEC. À la sixième IG tenue en 1992, le gouvernement de la France proposa d'accueillir le premier CAR du PEC pour le Protocole SPAW sur l'île de la Guadeloupe (CAR/SPAW). La sixième Réunion intergouvernementale accepta cette proposition, en attendant un accord avec le PEC qui exposerait en détail les arrangements spécifiques. Après plusieurs années de discussions et de négociations sur un accord avec l'UCR/CAR-PNUE, le CAR/SPAW fut officiellement créé en 2000. Le gouvernement de la France finança le budget de base du fonctionnement du CAR/SPAW. Cependant, le financement couvre rarement les coûts du projet, lequel doit être appuyé par d'autres contributions.

À la fin de l'année 2005, une association nationale intitulée «Plan Mer des Caraïbes» comprenant un large éventail de parties prenantes a été créé pour transformer le Centre d'activités régional, jusqu'ici rattaché à l'administration française, en un organisme autonome. Le Secrétariat de l'UCR/CAR-PNUE, ainsi que le Secrétariat du Programme des mers régionales du PNUE peuvent assister aux réunions du Comité de cette association. Cependant, alors que les contacts entre le CAR/SPAW et l'UCR/CAR-PNUE eurent lieu sur une base semi régulière, il n'y avait pas de mécanisme formel établissant une relation soit avec les Parties contractantes de 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 contrôle des déversements d'hydrocarbures et de planification aux urgences à Curaçao, sous l'égide du PEC. Fonctionnant comme un CAR informel depuis 1995, le centre lié aux déversements des hydrocarbures (Centre régional de formation et d'information aux urgences liées à la pollution

marine - REMPEITC-Carib) a été modifié d'après un CAR en Méditerranée travaillant sur le même sujet. De 1995 à 2001, REMPEITC-Carib à Curaçao a fonctionné en vertu d'un accord entre l'OMI, les Gardes-Côtes des États-Unis, et le Royaume des Pays-Bas et les Antilles néerlandaises. Vu que cet accord devait expirer en 2001, la Neuvième IG (Février 2000) accepta une proposition du gouvernement des Antilles néerlandaises, d'établir et de formaliser un CAR sous PEC-CAR/REMPEITC-Carib - sous la coordination de l'UCR du CAR/PNUE et de l'OMI. La même décision de la Neuvième IG a également établi la composition d'un comité directeur de ce CAR. Le Comité directeur est indépendant du Secrétariat encore qu'il fait partie de ses membres, des membres du secrétariat et des gouvernements membres du PEC.

Le comité directeur du CAR/REMPEITC-Carib a été créé en 2001. À leur première réunion, le Comité directeur a établi un règlement intérieur et financier. Bien que le Protocole sur les déversements d'hydrocarbures n'a pas de comité consultatif scientifique et technique, comme les Protocoles SPAW et LBS, le Comité directeur prévoit un mécanisme clair pour coordonner le travail du CAR, ainsi que pour assurer la liaison directe avec les réunions intergouvernementales du PEC.

Conformément à la décision IX, de la Dixième IG, tenue du 7 au 11 Mai 2002, deux CAR ont été créés pour appuyer le Protocole relatif à la pollution due à des sources et activités terrestres (LBS). Ils ont été établis au sein de deux institutions existantes, le Centro de Ingeniería y Manejo Ambiental de Bahías y Costas (CIMAB) de Cuba, et l'Institut des affaires marines (IMA) à Trinité-et-Tobago.

La deuxième réunion du comité consultatif scientifique et technique intérimaire (CCSTI) au Protocole LBS a décidé de créer un comité directeur pour les CAR LBS et a décidé de leur composition, des termes de références et des conditions pour l'élaboration des rapports.

ANNEXE II

MODÈLE DE STRUCTURE ORGANISATIONNELLE D'UN CAR

Le CAR doit être soumis à une organisation appropriée conçue pour remplir ses fonctions de manière efficace. Une structure organisationnelle dotée des caractéristiques suivantes est recommandée:

- a) Le Bureau du Directeur : Fonctions du Directeur.
- b) L'Assistant du Directeur : responsable des tâches de secrétariat, notamment d'assistance personnelle et de soutien administratif au directeur, ainsi que des questions liées au personnel du CAR, et de la liaison avec d'autres organisations.
- c) Bibliothèque et centre de documentation : Responsable de l'organisation et du traitement de la documentation, de la diffusion de l'information, d'assister le directeur dans l'exécution des programmes des activités liées à l'information.
- d) Unité Finances : Responsable des questions financières et administratives du CAR
- e) Unités techniques : Responsables de l'élaboration et du développement des systèmes nationaux et sous-régionaux, des programmes et des projets relatifs aux différents domaines de travail, fournir une assistance technique et des conseils aux entités du PEC, de la planification et l'organisation des activités de formation, de rédaction et d'édition des documents du CAR, ainsi que conseiller le Directeur sur les questions de politique concernant les activités du CAR.
- f) Unité de coordination et de développement d'un RAR.

ANNEXE III

CONTRIBUTION EN NATURE REQUISE DE LA PART DU GOUVERNEMENT HÔTE OU DE L'ORGANISATION HÔTE

Les Centres d'activités régionaux s'appuieront sur les institutions nationales. Leurs ressources matérielles et humaines seront en conformité avec les besoins, et mises à la disposition du CAR dès son établissement.

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

I. LOCALISATION, INSTALLATIONS, ÉQUIPEMENT ET MATÉRIELS

- 1.1 Les activités du CAR auront lieu essentiellement dans la principale institution choisie par le gouvernement ou l'organisation hôte pour servir en tant que CAR.
- 1.2 Cette institution devrait être meublée et équipée de téléphones, télécopieur, photocopieurs, ordinateurs avec des logiciels standard, imprimantes et courrier électronique.
- 1.3 En outre, les informations suivantes doivent être disponibles, le cas échéant :
 - (a) les équipements et matériels semblables à tous les institutions d'appui au CAR, et
 - (b) des laboratoires scientifiques, des centres de documentation et des lieux d'accueil pour les chercheurs invités et les étudiants.
- 1.4 Les équipements suivants au CAR ou aux institutions d'appui sont souhaitables :

Système d'information

- (a) Systèmes d'information géographique ;
- (b) Internet haut débit et la possibilité d'intranet ;
- (c) Capacité à gérer de gros fichiers et des bases de données, de transférer des données par voie électronique, de créer des CD-ROM, etc. ;
- (d) Système de gestionnaire de projets ;
- (e) Outils de planification stratégique, de rapports financiers et de suivi budgétaire et systèmes de gestion ;
- (f) Capacité de numérisation des documents

Installations

- (a) Centre de documentation et bibliothèque virtuelle
- (b) Amphithéâtre ou salle de réunion pour au moins 30 à 50 personnes, une communication adéquate et du matériel audio-visuel.
- (c) Site Internet avec accès à d'autres CAR ou RAR, ou à des institutions et organisations partenaires

Autres équipements

- a) Équipement vidéo
- b) Caméras 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 de l'atmosphère, géologie - sédimentologie, chimie, statistiques, ingénieur sanitaire, ingénieur en environnement, aménagement du territoire, évaluation d'impact environnemental, gestion des zones côtières.

Installations pour les scientifiques et les étudiants visiteurs

- (a) Hébergement temporaire au CAR ou à ses institutions d'appui ; et
- (b) Cafétéria/cantine au CAR, aux institutions d'appui, ou dans une communauté voisine.

2. PERSONNEL

2.1. Personnel permanents à temps plein

- (a) 1 directeur chargé de la coordination générale des activités du programme, ainsi que de la supervision quotidienne des fonctions du CAR, telles qu'elles ont été décrites dans ce document ; le coordinateur du CAR doit maîtriser au moins deux des trois langues de travail du PEC.
- (b) 1 Secrétaire. Le Secrétaire doit maîtriser au moins deux des trois langues de travail du PEC.

2.2. Personnel à temps partiel

Personnel permanent

- (a) 1 directeur / administrateur des finances et du personnel ;
- (b) 1 administrateur adjoint ;
- (c) 2-3 Conférenciers / chercheurs dans le domaine du programme du CAR, et
- (d) 1 programmeur / expert en bases de données.

□

Personnel d'appui

Le personnel chargé de la gestion administrative et financière, y compris le comptable et le directeur général de l'institution accueillant le CAR.

- (a) 1 ingénieur responsable du système d'information géographique, et
- (b) 1 Assistant (traitement de données, conception assistée par ordinateur)

2.3. Personnel du projet non permanent

Autres conférenciers / chercheurs / détachés de l'institution hôte et institution d'appui.

2.4. Personnel requis maîtrisant les langues officielles du PEC à l'oral et à l'écrit.

Compte tenu de la responsabilité du CAR de fournir un soutien régional de coopération aux parties contractantes à la Convention de Cartagena et ses protocoles, aussi bien qu'aux autres gouvernements membres du PEC, le personnel du CAR doit pouvoir parler et écrire couramment en anglais, en français et en espagnol, les trois langues de travail du PEC. Le personnel sera composé de membres dont l'une de ces trois langues est sa langue maternelle. En outre, il est souhaitable qu'un membre du personnel ait une bonne connaissance du néerlandais. Le coordinateur du CAR sera guidé par cette exigence de maîtrise du néerlandais lors de l'embauche du personnel. L'exigence de la maîtrise des langues comme il est indiqué aux paragraphes 2.1 et 2.2 ci-dessus ne sont que des suggestions liées à l'endroit où il est possible de satisfaire cette exigence.

ANNEXE IV

GESTION FINANCIERE

A. L'administrateur du CAR, sous la supervision générale du coordinateur du CAR :

- i) prendra les mesures nécessaires pour s'assurer que les comptes appropriés sont maintenus en conformité avec les exigences du CAR et de l'UCR/CAR ;
- ii) autorisera les décaissements, sous réserve de la réception des factures *pro forma*, et/ des factures commandes dans la limite des ressources disponibles ;
- iii) veillera à ce qu'aucune dépense ne soit engagée jusqu'à ce que toutes les obligations antérieures aient été satisfaites ;
- iv) fera en sorte que les fonds soient dépensés dans le cadre du budget approuvé ; et
- v) sera responsable de négocier, avec la Banque nationale, un accord concernant le transfert de devises.

B. UCR/CAR-PNUE :

- i) prendra les mesures appropriées sur les questions soulevées dans les rapports de l'état d'avancement et des rapports administratifs et financiers élaborés par l'Administrateur du CAR.

ACRONYMES

AMEP : Évaluation et Gestion de la Pollution Environnementale

CARICOM: Communauté des Caraïbes

CAR : Centre d'activités régional

CAR /SPAW : Centre d'activités régional du Protocole relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées

CAR/REMPEITC-Carib: Centre d'activités régional / Centre régional pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine dans les Caraïbes

Cartagena Convention : Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin de la région des Caraïbes

CETA : Communication, Education, Formation et Sensibilisation

COP (CdP) : Conférence des parties

CTF : Fonds d'affectation spéciale des Caraïbes

GEF : Fonds pour l'environnement mondial

IG : Réunion intergouvernementale

IMA: Institut aux affaires maritimes

ISTAC: Comité consultatif scientifique et technique intérimaire

LBS: Protocole sur la pollution due à des sources et à des activités terrestres

MOU: Mémoire d'Entente

ONG : Organisation non gouvernementale

OEA : Organisation des États Américains

OECS : Organisation des états des Caraïbes orientales

OMI : Organisation Maritime Internationale

PEC : Programme pour l'Environnement des Caraïbes

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement

RAR : Réseau d'activités régional

SPAW : Protocole relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées

STAC : Comité consultatif scientifique et technique

TR : Termes de Références

UCR : Unité de coordination régionale

UCR/CAR-PNUE : Unité de coordination régionale du Centre d'activités régional du Programme des Nations Unies pour l'Environnement