



Programme des Nations Unies
pour l'environnement

Distribution
LIMITÉE

UNEP(DEPI)/CAR WG.39/INF.17
10 juillet 2018

Original : ANGLAIS

Quatrième réunion du Comité scientifique, technique et consultatif (STAC) du Protocole relatif à la pollution due à des sources et activités terrestres dans la région des Caraïbes.

Panama City, Panama, du 18 au 20 juillet 2018

**RESUME ET RECOMMANDATIONS DE L'ETUDE DE VIABILITE CONCERNANT
L'ELABORATION DU PLAN D'UNE INSTALLATION DE RECEPTION POUR LES
PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DEVELOPPEMENT DANS LA REGION DES
CARAÏBES**

Pour des raisons économiques et environnementales, les délégués sont cordialement invités à amener leurs copies des documents de travail et d'information aux séances, et d'éviter de demander des copies supplémentaires.

*Ce document a été publié sans édition préalable.

Résumé

Cette étude de faisabilité a été menée par le RAC / REMPEITC-Caribe pour l'élaboration éventuelle d'un plan régional d'installations de réception pour les petits États insulaires en développement (PEID) de la région des Caraïbes. L'étude comprend une analyse détaillée des données de navigation, des visites de sites et des évaluations des ports dans 16 PEID membres des États-Unis, et l'identification de mesures possibles pour remédier aux insuffisances des installations portuaires de réception dans la région des Caraïbes. Les résultats de ce rapport complètent d'autres stratégies pour améliorer la gestion des déchets générés par les navires et des résidus de cargaison dans la région des Caraïbes et contribuent aux efforts pour améliorer la capacité des États de la région à remplir efficacement leurs obligations en vertu de MARPOL ou un État n'est pas déjà une Partie.

Le projet a été financé par l'Organisation maritime internationale (OMI) avec le soutien du gouvernement de la Norvège, à la suite de : une série d'ateliers organisés par l'OMI, United Nations Environment et RAC / REMPEITC-Caribe ; les demandes faites par les autorités maritimes de la Région des Caraïbes ; et une proposition soumise par RAC / REMPEITC-Caribe. La prémisses et la proposition pour ce projet ont été présentées par Keith Donohue du RAC / REMPEITC-Caribe et ont reçu le soutien des représentants gouvernementaux respectifs à l'atelier régional de l'OMI pour les administrateurs maritimes supérieurs tenu à Bridgetown, Barbade du 7 au 8 février 2017; et la dix-septième Réunion intergouvernementale sur le Plan d'action du Programme pour l'environnement des Caraïbes et Quatorzième réunion des Parties contractantes à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin de la région des Caraïbes qui s'est tenue à Cayenne, 17, 2017.

Description de la région :

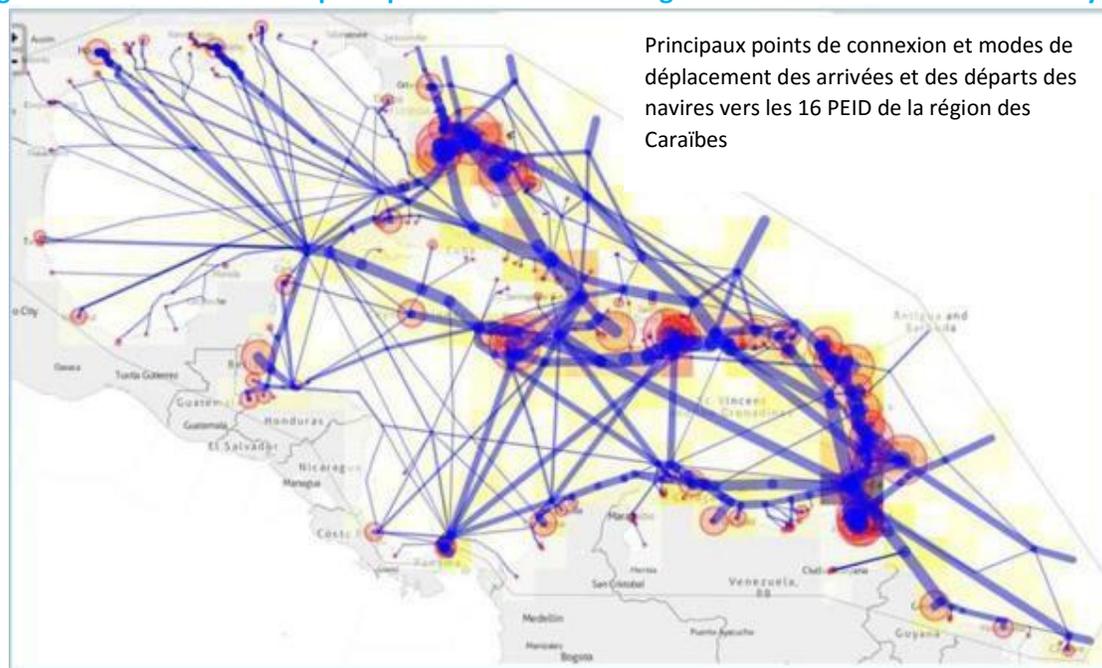
La région des Caraïbes comprend 28 États insulaires et côtiers et 10 territoires bordant la mer des Caraïbes et le golfe du Mexique, pour une superficie combinée de 5,3 millions de kilomètres carrés. Cette région compte 23 des 52 petits États insulaires en développement (PEID) reconnus par le Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLD). Parmi les PEID de la région des Caraïbes, 7 sont non-américains. Les membres ou les membres associés des commissions régionales (Anguilla, Aruba, les îles Vierges britanniques, Montserrat, Antilles néerlandaises, Porto Rico et les îles Vierges américaines) et 16 sont des membres indépendants des États-Unis. Cette étude se concentre sur les 16 PEID indépendants membres de la région des Caraïbes : Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Cuba, Dominique, Grenade, République dominicaine, Guyana, Haïti, Jamaïque, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-Grenadines, Trinité-et-Tobago et Suriname.

Figure 1: Carte de la zone d'étude des PEID des Caraïbes



¹(DeGraff and Ramlal, 2014)

Figure 2 Ports de connexion principaux des PEID de la Région des Caraïbes et modèles de voyage



¹ DeGraff, A. et Ramlal, B. (2014). Cartographie participative : Petits États insulaires en développement des Caraïbes. [en ligne] Saint Augustine: Département de Ingénierie, géomatique et de gestion des terres, Faculté de Ingénierie, Université des Antilles, p.6. Disponible à : https://www.researchgate.net/publication/275036119_Participatory_Mapping_Caribbean_Small_Island_Developing_States [Consulté le 9 mai 2018].

Base de l'étude :

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) impose aux gouvernements de chaque Partie contractante d'assurer que des installations de réception portuaires (PRF) adéquates sont disponibles pour recevoir les déchets provenant des navires faisant escale dans les ports, sans retarder ces navires. Entre les 16 PEID qui sont membres des Nations Unies, tous sauf Haïti et la Grenade sont parties à MARPOL. Le respect de ces obligations pour les installations portuaires de réception adéquates par les pays signataires reste un défi important pour les PEID de la région des Caraïbes tel que décrit dans le Rapport d'activités du RAC / REMPEITC-Caribe du 30 novembre 2016 pour l'Atelier régional sur les installations portuaires de réception et de gestion des déchets, le 06 octobre 2016, à Port of Spain, Trinité-et-Tobago. De nombreux États sont limités dans leurs capacités pour traiter correctement les flux de déchets générés sur leurs îles, et encore plus pour traiter les déchets supplémentaires déchargés par des navires faisant escale dans leurs ports. L'OMI a reconnu les défis uniques que les PEID éprouvent en fournissant des installations de réception adéquates pour les déchets de navires. Cela a été reconnu pour la première fois en 2000 dans la résolution MEPC.83 (44) de l'OMI, lignes directrices pour assurer l'adéquation des installations de réception des déchets portuaires, puis a donné une base juridique solide à travers les amendements du MARPOL en 2011.

Lignes directrices pour l'élaboration d'un plan régional de réception (RRFP)

Sur la base des orientations de l'OMI, les PEID peuvent satisfaire aux réglementations des installations de réception des déchets par le biais d'arrangements régionaux lorsque, en raison de la situation particulière de ces États, ces arrangements sont les seuls moyens pratiques de satisfaire à ces exigences. Les Parties proposant de participer à de tels accords régionaux (AR) doivent élaborer un Plan régional de réception (RRFP) qui doit être présenté au Comité de protection de l'environnement marin (MEPC) de l'OMI, en tenant compte des lignes directrices énoncées dans la Résolution MEPC.221 (63) Élaboration d'un plan régional d'installations de réception. Alors que la majorité des États participant à un RRFP devraient être de petits États insulaires en développement (PEID), les non-PEID peuvent également participer, mais seulement leurs ports peuvent être des centres régionaux d'accueil des déchets et ne pas remplir leurs propres obligations de fournir des installations de réception adéquates dans tous les ports et terminaux. Aux fins d'un RRFP, les lignes directrices prescrivent que le développement d'un RRFP devrait :

- Identifier la région à couvrir et inclure une carte qui montre clairement les États participants et tous les ports de la région ;
- Identifier la nature des circonstances uniques qui ont une incidence sur la capacité de fournir des installations de réception portuaires adéquates dans chaque PEID de la région ;
- En démontrant le besoin impérieux des AR (Accords Régionaux), explorez des alternatives, chiffrées et évaluées en termes de risque environnemental ;
- Documenter comment les Arrangements régionaux contribueront aux efforts visant à améliorer la capacité des PEID à remplir efficacement leurs obligations en vertu de MARPOL, ou à adhérer à MARPOL lorsqu'un État n'est pas déjà Partie ;
- Identifier et quantifier les types de navires opérant dans chacun de ces PEID ;
- Décrire les schémas de voyage généraux des navires faisant escale dans les ports de chacun des PEID ;
- Décrire tous les aspects du routage et de la planification du voyage qui pourraient affecter la quantité de déchets produits par les navires et les résidus de marchandises à bord des navires

- arrivant dans chacun des PEID ;
- Décrire d'autres considérations pertinentes pouvant influencer la demande d'installations de réception des ports dans chacun des PEID ;
 - Identifier les ports, le cas échéant, qui pourraient être de bons candidats pour les centres régionaux de gestion des déchets des navires (RSWRC) dans chacun des PEID ;
 - Identifier les ports avec des installations limitées (PLF), le cas échéant, dans chacun des PEID ; et
 - Identifier les options potentielles adaptées aux navires faisant escale dans les ports de ces PEID qui n'encourageront pas les rejets illégaux dans la mer ;

Résultats

Les résultats de cette étude de faisabilité indiquent qu'une approche régionale des installations de réception portuaires est nécessaire pour les 16 PEID de la région car il existe des circonstances uniques dans ces États et dans toute la Région qui affectent significativement la capacité des gouvernements régionaux pour assurer des installations de réception portuaires adéquates. Ces circonstances, examinées en détail aux chapitres 4.5 à 4.6 et aux annexes A à P, relèvent des trois principales catégories suivantes : 1) questions administratives et juridiques ; 2) Systèmes d'application, de contrôle et de surveillance ; et 3) la technologie, l'infrastructure et les solutions de rechange pour la collecte, l'entreposage, le traitement et l'élimination de déchets générés par des navires.

Les réunions des parties prenantes et les visites portuaires menées dans le cadre de cette étude ont donné lieu à des discussions passionnées approfondies avec des exemples spécifiques dans chaque port qui portent sur les raisons pour lesquelles ce numéro de déchets générés par des navires est très préoccupant dans la région des Caraïbes. Certains des commentaires remarquables ont inclus des références sur :

- Des expériences passées dans lesquelles la nourriture et les ustensiles enlevés des navires comme déchets générés par des navires ont fini dans des maisons résidentielles et les marchés de rue ;
- Les membres d'équipage du fournisseur de service sont blessés après avoir pompé une substance liquide nocive déclarée à tort comme déchet huileux ;
- Des cendres d'incinération sont enlevées des navires qui soufflent dans le centre-ville alors que des camions de transport de déchets ouverts circulent sur les routes reliant un port primaire aux dépotoirs nationaux ;
- Les déchets huileux contenant des métaux lourds et d'autres matériaux utilisés pour les chaussées ;
- Des frais exorbitants de la part des fournisseurs de services pour recevoir les déchets générés par des navires qui devraient être mis en quarantaine, lorsque les mêmes déchets finiraient par être classés et déversés dans des décharges municipales avec les déchets domestiques ;
- Un incinérateur portuaire inefficace qui envoie sa fumée dans la communauté locale tous les soirs ;
- Une barge de service utilisée pour collecter les déchets générés par des navires en dehors des inspections de sécurité ;
- Un ministre national interdisant la réception de déchets générés par des navires en raison des

problèmes de pollution des navires ;

- La réception des ordures est interdite en raison des préoccupations liées aux activités de contrebande ;
- Les préoccupations généralisées dans laquelle les décharges ont atteint leurs capacités à accepter les déchets domestiques, sans parler de déchets générés par des navires ;
- De nombreux entrepreneurs luttent contre la sous-cotation des prix, des volumes peu fiables et des règlements inexistant pour essayer de faire des affaires de recyclage des déchets ;
- Les entreprises de recyclage ont échoué à devenir leurs propres sites d'enfouissement ;
- Les problèmes de sécurité avec les ramasseurs-déchargeurs et les feux de décharges ;
- Accusations criminelles récurrentes et lourdes amendes infligées aux grandes compagnies maritimes pour déversements illégaux de pétrole, alors qu'il existe d'importantes lacunes dans la disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates pour le pétrole de l'Annexe I et les substances liquides nocives de l'Annexe II.

Tableau 1 : Résumé des PRF de l'Annexe I et de l'Annexe II disponibles dans les ports du PEID de la région des Caraïbes.

Pays	Disponibilité des PRF de l'Annexe I et de l'Annexe II	
	Annexe I – Pétrole	Annexe II – NLS
Antigua et Barbuda	Seulement parfois à Deep Water Harbour St. Johns pour les navires de croisière	Non
Les Bahamas	Seulement à Grand Bahamas Shipyard Ltd, Freeport	Non
Barbade	Non	Non
Belize	Non	Non
République Dominicaine	Oui	Officiellement aucune capacité de réponse matérielle et de nettoyage n'est disponible
*Grenade (pas une partie)	Pas officiellement, mais en raison de la forte demande locale de recyclage / réutilisation du pétrole se produit	Non
Guyane	Certains opérateurs commerciaux avec des entreprises exclusives pour les opérateurs côtiers	Non
*Haïti (pas une partie)	Non officiellement, peut avoir lieu	Non
Jamaïque	Oui	Oui, mais le cadre d'orientation reste à développer
Sainte Lucie	Oui	Non
Saint Vincent	Non	Non
Saint Kitts et Nevis	Non	Non
Suriname	Seulement dans les ports commerciaux et les navires associés à l'exploration pétrolière et gazière extracôtère	Non
Trinidad	Impossible de déterminer le degré d'adéquation mais la réception de pétrole a lieu	Cas par cas, NLS a été supprimé dans des situations uniques

Certains des facteurs principaux et des circonstances uniques identifiés dans cette étude qui peuvent stimuler la livraison de déchets générés par des navires dans les ports des PEID, ou conduire à une possible élimination inadéquate de déchets générés par des navires incluent :

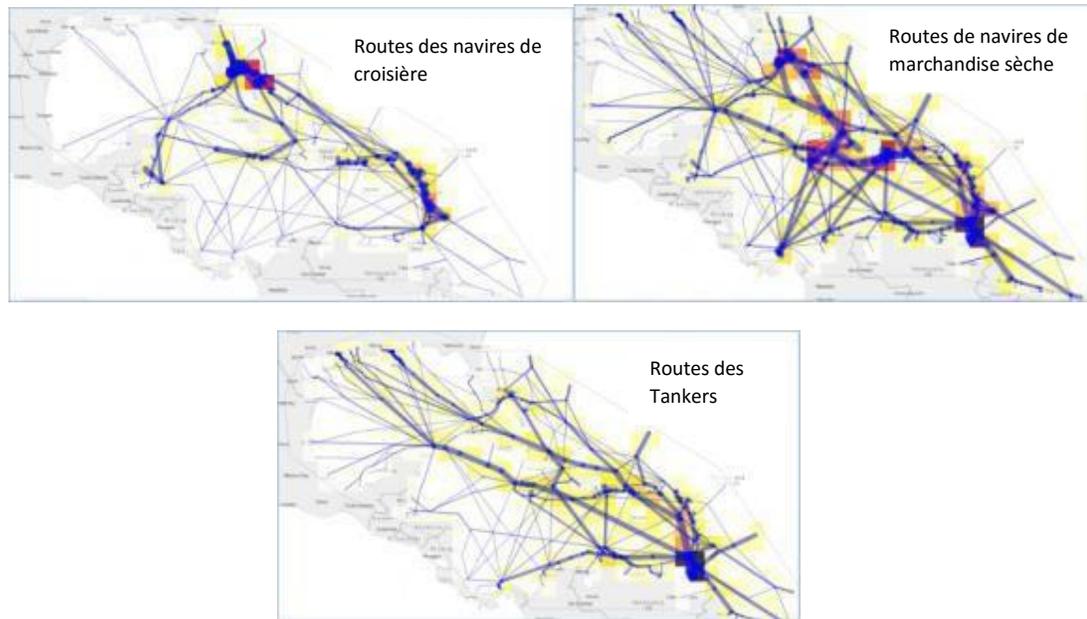
- L'absence de législation sur la mise en œuvre de MARPOL et d'autres lois, règlements et lignes directrices applicables à la gestion de déchets générés par des navires ;
- Peu ou pas de suivi, de surveillance ou d'application par le gouvernement du processus de réception, de transport et d'aliénation de déchets générés par des navires ;
- L'utilisation de fournisseurs de services non autorisés et les coûts de réception non standard qui ne reflètent pas entièrement le principe du « pollueur-payeur » ;
- Des stratégies nationales de gestion des déchets obsolètes ou inexistantes, des capacités limitées d'élimination des déchets internationaux et la réception de déchets générés par des navires n'étant pas liées aux stratégies existantes de gestion des déchets ;
- Manque d'installations dans les ports dans toute la Région des Caraïbes pour recevoir les eaux de cale huileuses de l'Annexe I, les boues et les huiles lubrifiantes usées ;
- Les installations et l'expertise minimales disponibles pour recevoir et éliminer correctement les déchets de substances liquides nocives de l'Annexe II ;
- L'absence d'exigences nationales ou portuaires pour que les navires utilisent les installations de réception des déchets d'eaux usées de l'annexe IV ; et
- Les politiques portuaires et nationales divergentes et incompatibles pour recevoir ou interdire différentes catégories de déchets d'ordures de l'annexe V.

Deux préoccupations constantes ont été exprimées de façon prédominante dans les discussions avec les parties prenantes dans l'ensemble de la zone d'étude concernant la prise en compte des arrangements régionaux. Dans les grands ports gouvernementaux et parmi les opérateurs portuaires commerciaux, les prestataires de services et les agents maritimes, il est intéressant de créer des opportunités d'affaires grâce à la réception et à l'élimination de déchets générés par des navires pour répondre aux demandes des navires faisant escale dans leurs ports. On peut fournir tous les services de navires. Parmi les obstacles à la réussite de tels entrepreneurs dans la Région figurent : des volumes incohérents ou trop faibles de chaque déchet spécifique pour effectuer des opérations commerciales fiables ; et l'absence de frais de réception normalisés et de systèmes de permis de fournisseurs de services qui permettent une élimination inadéquate des déchets à faible coût par des manipulateurs de déchets non légitimes.

D'un autre côté, de nombreux intervenants gouvernementaux ont discuté des défis auxquels ils sont confrontés pour essayer de gérer correctement leurs propres déchets domestiques. Certaines parties prenantes ont déclaré que, en tant que petites îles, elles ne devraient pas être tenues d'accepter des déchets générés par des navires. Certains ont exprimé leur crainte que les PEID des PEV ne deviennent un dépotoir de déchets générés par des navires provenant du monde entier, ainsi que des préoccupations concernant les déchets internationaux apportant des espèces envahissantes, des ravageurs et des maladies infectieuses. C'est cette préoccupation qui a conduit les organes gouvernementaux d'un PEID à interdire la réception de tout déchets générés par des navires internationaux tous ensemble ; et une autre de ne pas ratifier MARPOL tant que les critères d'accueil adéquats n'auront pas été satisfaits.

Trois catégories principales de navires effectuent des escales dans tout la Région des Caraïbes : navires de croisière, navires de marchandise sèche et les tankers : ces navires ont été analysés en détail (voir chapitre 4 et annexes AP) en termes d'escales, d'itinéraires de navigation, de ports de connexion. À partir des données analysées, d'autres inférences ont été faites concernant la demande potentielle de déchets générés par des navires de la région.

Figure 3-5 Acheminement des navires de croisière, des marchandises sèches et des tankers vers les 16 SIS de la région des Caraïbes



L'étude n'a pas été en mesure de déterminer les besoins réels en installations de réception portuaires, en termes de volumes de déchets générés par des navires effectivement reçus dans les installations portuaires de la Région, car les autorités maritimes ou portuaires gouvernementales ne disposent pas de données précises sur les déchets générés par des navires reçues et éliminées. L'absence de ces données est due en partie à: l'absence de législation de mise en œuvre de MARPOL dans toute la Région; la non-utilisation de la documentation de l'OMI ou d'autres documents d'information préalable pour la réception de déchets générés par des navires par les autorités gouvernementales maritimes ou portuaires; l'absence d'exigences pour les fournisseurs de services / les transporteurs de déchets de suivre leurs déchets de la réception à l'élimination finale; et l'application inadéquate des exigences en place relatives à la gestion des déchets générés par des navires. Par conséquent, pour tenter de quantifier la demande régionale globale de PRF, des estimations calculées ont été générées pour les volumes potentiels de l'Annexe I et de l'Annexe V de déchets générés par des navires. (voir le tableau 2).

Tableau 3 - Estimations calculées des Annexes I et V sur les déchets générés par des navires susceptibles d'être portés sur les 16 PIED

PEID de la Région des Caraïbes	Total des appels de port 2016	Pour l'estimation non-calculée du total des déchets générés par des navires pouvant être attendu aux PRF dans chaque PEID de la région des Caraïbes (m3 / an)						
		Pour les non-tankers					Pour les tankers	
		Annexe V Nationale	Annexe V Maintenance	Annexe I liée à la marchandise	Annexe I Résidus de boues résiduaire	Annexe I Eaux de cale huileuses	Annexe I Résidus d'huile liquide	Eau de lavage
Trinité-et-Tobago	10,412	182,560	1,129,936	342.9	5,321	69,760	164,641	1,646,414
République Dominicaine	5,453	3,865	624,461	487.1	4,874	31,947	44,467	444,668
Bahamas	5,028	46,348	1,224	129.3	8,729	29,193	286,654	2,866,543
Jamaïque	3,742	19,468	120,440	418.8	5,202	29,730	59,646	596,455
Haïti	2,011	1,872	22,501	282.7	1,308	9,889		
St Kitts et Nevis	1,680	14,465	6,749	7.1	1,692	4,805		
Suriname	1,549	133	7,844	96.5	516	5,887		
Barbade	1,312	25,493	10,224	46.2	2,094	7,985	13,896	138,962
Cuba	1,268	814	20,335	511.6	1,059	7,450	45,072	450,720
Guyane	1,233	173	29,916	168.9	585	6,382		
Sainte Lucie	1,230	9,283	7,982	9.1	1,561	6,230	54,395	538,403
Antigua et Barbuda	975	9,780	128	34.9	1,336	4,374		
Belize	797	11,927	2,216	10.2	1,253	3,486		
St Vincent et Grenadines	767	1,038	1,128	2.8	252	1,014		
Dominique	637	4,021	1,914	6.7	773	2,412		
Grenade	591	4,800	1,714	12.9	867	3,167		

Une analyse plus approfondie des données d'expédition, combinée aux évaluations des PRF disponibles et aux circonstances uniques qui peuvent influencer la capacité à fournir des installations adéquates dans chaque PEID, a permis de déterminer: quels PEID pourraient contenir des centres régionaux de gestion des déchets de navires; qui peut contenir des ports avec des facilités limitées (PLF); et quels pourraient être les pays partenaires les plus susceptibles de conclure des arrangements régionaux fondés sur les habitudes de voyage régionales (voir le tableau 2, chapitre 4.7, et les annexes A à P).

Tableau 4 - Résumé de l'analyse des navires et des voyages

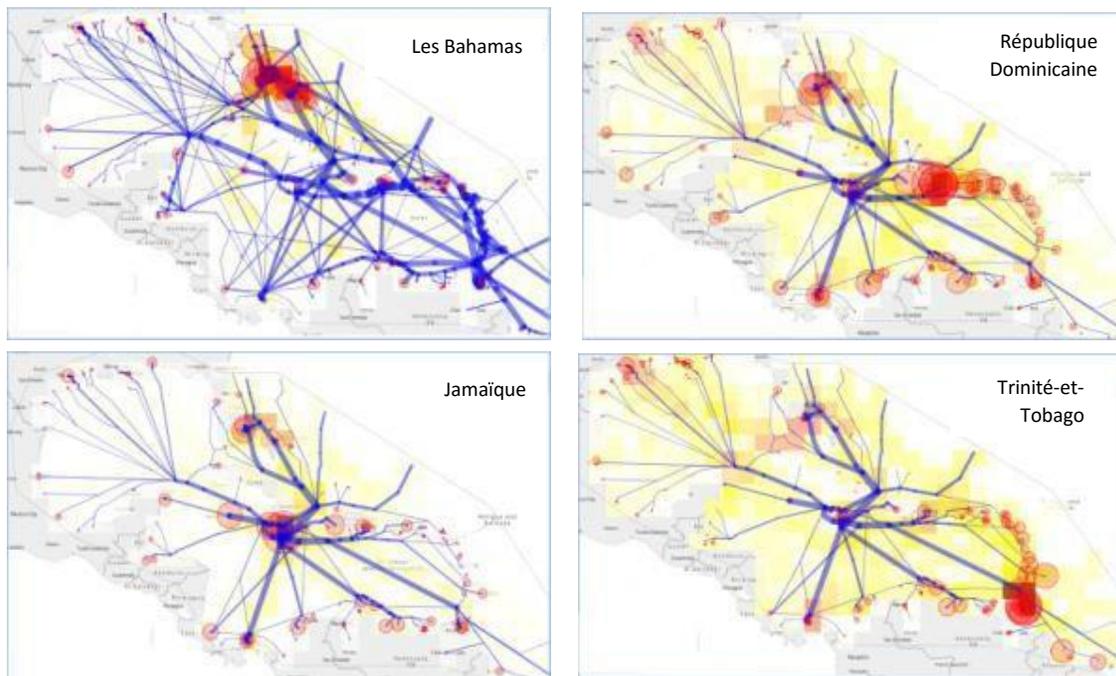
PEID de la Région des Caraïbes	Résumé de l'analyse des navires et des voyages	Contient des centres régionaux de réception des déchets (RSWRC) ou des ports avec des installations limitées (PLF)	Partenaires les plus probables pour des arrangements régionaux basés sur des modèles de voyage
Trinité-et-Tobago	Trinité-et-Tobago est une plaque tournante régionale pour le transport de marchandises sèches, ainsi qu'un centre pétrolier pour le Guyana, le Suriname et la plupart des petites Antilles. En conséquence, les connexions vers ces pays sont fréquentes. De plus, des liens existent avec la Jamaïque, la Colombie et la République Dominicaine.	RSWRC Potentiels	Guyane Suriname Barbade Saint Vincent Grenade Sainte Lucie Jamaïque République Dominicaine Etats-Unis St. Maarten / St. Martin Colombie
République Dominicaine	La République dominicaine, qui est un centre régional pour le transport de marchandises sèches et un pays importateur de pétrole, a principalement des liaisons maritimes avec les pays de la région des Caraïbes. Les pays les plus visités peu de temps avant ou après les appels à la République Dominicaine sont principalement les pays de la région des Caraïbes non-PEID et incluent la Colombie, la Jamaïque, Porto Rico et les EU. Les routes sont également liées à celles d'Haïti.	RSWRC Potentiels	Haïti Jamaïque Colombie Trinité-et-Tobago Etats-Unis Panama Porto Rico Cuba Costa Rica
Bahamas	En tant que plaque tournante mondiale pour le transbordement de pétrole et le transport de marchandises sèches, ainsi que comme destination de croisière majeure en raison de sa proximité avec les États-Unis. Les Bahamas ont une connectivité relativement limitée aux autres PEID de la région des Caraïbes.	RSWRC Potentiels et Peut contenir PLF	EU
Jamaïque	La Jamaïque est un centre régional pour le transport de marchandises sèches et une destination de croisière importante. Les connexions incluent donc les pays SIDS et non-SIDS dans la région des Caraïbes. Les principaux liens entre les PEID sont la République dominicaine, Haïti et Trinité-et-Tobago. Les États-Unis sont la principale destination connectée, qui est fréquentée par 28% des navires peu avant ou après avoir fréquenté un port jamaïcain.	RSWRC Potentiels	EU République Dominicaine Haïti Trinité-et-Tobago Cuba Colombie Panama Îles Caïmans
Haïti	La connectivité d'Haïti en termes de modes de navigation est principalement déterminée par le transport de marchandises sèches et concerne principalement les relations avec la République dominicaine et la Jamaïque.	Peut contenir PLF	République Dominicaine Jamaïque EU
St Kitts et Nevis	Grand nombre d'appels de croisière avec une forte connectivité vers les autres Petites Antilles. Particulièrement relié aux îles voisines de Saint-Martin / Martinique, Antigua et Barbuda et la Dominique. La connectivité avec les grands pays non-PEID est très limitée.	Peut contenir PLF	St. Maarten / St. Martin Antigua et Barbuda Dominique Sainte Lucie Barbade Îles Vierges britanniques Îles Vierges américaines
Suriname	Le transport de marchandises sèches et de navires-tankers au Suriname est étroitement lié aux appels au Guyana et à Trinité-et-Tobago.	RSWRC Potentiels et Peut contenir PLF	Guyane Trinité-et-Tobago Barbade

PEID de la Région des Caraïbes	Résumé de l'analyse des navires et des voyages	Contient des centres régionaux de réception des déchets (RSWRC) ou des ports avec des installations limitées (PLF)	Partenaires les plus probables pour des arrangements régionaux basés sur des modèles de voyage
Barbade	<p>Un grand nombre d'appels de croisière avec une forte connectivité vers les autres Petites Antilles ainsi qu'un nombre relativement élevé de navires de marchandises sèches.</p> <p>Les principales connexions identifiées sont celles avec les îles voisines de Sainte-Lucie, Grenade et Saint-Vincent-et-Grenadines ainsi qu'avec Trinité-et-Tobago. La connectivité avec les pays plus grands (non PEID) est très limitée.</p>	<p>RSWRC Potentiels et Peut contenir PLF</p>	<p>Sainte Lucie Trinité-et-Tobago Grenade Saint-Vincent et les Grenadines Saint-Kitts-et-Nevis Antigua-et-Barbuda Guyana Suriname Trinité-et-Tobago</p>
Cuba	<p>Le trafic maritime à Cuba se compose principalement de navires de marchandises sèche et de navires- tankers, très impliqués dans le commerce intérieur. Les principales connexions internationales incluent la République dominicaine, le Mexique, la Jamaïque et la Colombie.</p>	<p>Undetermined</p>	<p>République Dominicaine Jamaïque Mexique Colombie</p>
Guyana	<p>Le transport de marchandises sèches et de navires- tankers au Guyana est fortement lié aux appels au Suriname et à Trinité-et-Tobago.</p>	<p>Peut contenir PLF</p>	<p>Trinité-et-Tobago Suriname Barbade</p>
Ste Lucie	<p>Sainte-Lucie est une plaque tournante secondaire pour les navires-tankers dans le sud des Petites Antilles et reçoit un grand nombre d'appels de croisière. Par conséquent, il a des liens importants avec les îles environnantes ainsi que Trinité-et-Tobago. La connectivité avec les grands pays non-PEID est très limitée.</p>	<p>RSWRC Potentiels et Peut contenir PLF</p>	<p>Barbade Trinité-et-Tobago St. Maarten / St. Martin Grenade Dominique Saint-Kitts-et-Nevis Saint-Vincent et les Grenadines Antigua et Barbuda</p>
Antigua et Barbuda	<p>Grand nombre d'appels de croisière avec une forte connectivité vers les autres Petites Antilles. Particulièrement connecté aux îles voisines de Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Martin / Saint-Martin et la Dominique. La connectivité avec les grands pays non-PEID est très limitée.</p>	<p>Peut contenir PLF</p>	<p>Saint-Kitts-et-Nevis St. Maarten / St. Martin Dominique Barbade Îles Vierges britanniques Îles Vierges américaines Sainte Lucie</p>
Belize	<p>Les appels au Belize concernent principalement les navires de marchandises sèches et les navires de croisière. Les principales connexions pour les navires de croisière sont les États-Unis et le Mexique. Les routes de marchandises sèches sont particulièrement associées au Honduras et aux îles Caïmans.</p>	<p>Peut contenir PLF</p>	<p>EU Mexique Honduras Îles Caïmans Jamaïque</p>
St Vincent & Grenadines	<p>Appels de navires de marchandises sèches et de croisière avec une forte connectivité avec les autres Petites Antilles. Particulièrement relié aux îles voisines de la Barbade, la Grenade et Sainte-Lucie ainsi que Trinité-et-Tobago. La connectivité avec les grands pays non-PEID est très limitée.</p>	<p>Peut contenir PLF</p>	<p>Barbade Trinité-et-Tobago Grenade Sainte Lucie</p>

PEID de la Région des Caraïbes	Résumé de l'analyse des navires et des voyages	Contient des centres régionaux de réception des déchets (RSWRC) ou des ports avec des installations limitées (PLF)	Partenaires les plus probables pour des arrangements régionaux basés sur des modèles de voyage
Dominique	Les appels à la Dominique concernent principalement les navires de marchandises sèches et les navires de croisière. Particulièrement relié aux îles voisines de Saint-Martin / Saint-Martin, Saint-Kitts-et-Nevis, Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie et la Barbade. La connectivité avec les pays plus grands (non PEID) est très limitée.	Peut contenir PLF	St. Maarten / St. Martin Saint-Kitts-et-Nevis Antigua et Barbuda Sainte Lucie Barbade
Grenade	Les appels à la Grenade concernent principalement les navires de marchandises sèches et les navires de croisière. Particulièrement relié aux îles voisines de la Barbade, de Sainte-Lucie et de Saint-Vincent-et-Grenadines, ainsi qu'à Trinité-et-Tobago. La connectivité avec les pays plus grands (non PEID) est très limitée.	Peut contenir PLF	Barbade Sainte Lucie Trinité-et-Tobago Saint Vincent

En particulier aux Bahamas, en République dominicaine, à la Jamaïque et à Trinité-et-Tobago, on peut déduire que les ports de ces PEID accueillent le plus grand nombre de navires, avec la plus grande capacité (à quelques exceptions près) ont les connexions les plus régionales, que les améliorations apportées aux PRF dans ces endroits pourraient avoir le plus grand impact sur la réception des déchets dans l'ensemble de la région des Caraïbes. On peut également conclure que les ports de ces quatre PEID pourraient avoir le plus grand potentiel pour servir de centres régionaux d'accueil des déchets dans les futurs arrangements régionaux dans le cadre d'un plan de réception portuaire régional de la Région des Caraïbes.

Figure 6-9: Acheminement des navires de croisière, des marchandises sèches et des tankers vers les 16 SIS de la région des Caraïbes



Enfin, le chapitre 5 identifie les options potentielles globales adaptées aux navires faisant escale dans les ports de ces PEID qui n'encourageront aucun rejet illégal dans la mer. Des recommandations importantes sur la manière dont les petits États insulaires en développement de la région des Caraïbes pourraient améliorer l'adéquation des fonds de pension figurent également dans les annexes A à P. Le chapitre 4.2, l'appendice 3 et les annexes A à P identifient également les principaux intervenants et décrivent leurs rôles dans la mise en œuvre ou l'exploitation de tout futur plan d'installation de réception régionale.

Suite à ce rapport, il est fortement recommandé que les efforts futurs se concentrent d'abord sur :

- 1) Établir des techniques robustes de gestion des déchets de déchets générés par des navires en utilisant la collaboration des parties prenantes, des mécanismes de marché et des méthodes de réduction, de prévention, de valorisation énergétique et de recyclage dans les principaux ports de rotation de la Jamaïque, Trinité et Tobago, République dominicaine et Bahamas, Barbade
- 2) Encourager les gouvernements des États-Unis, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de la France, du Mexique, du Panama et de la Colombie à faire partie du processus RRFP en raison de leurs autorités sur les autres principaux ports de rotation et d'accueil dans la région des Caraïbes, avec une plus grande capacité pour recevoir des déchets générés par des navires des 16 PEID de la Région ;
- 3) Établir pour tous les pays de la région des Caraïbes qui pourraient devenir port d'un RRFP, un minimum normalisé pour les frais de réception et d'élimination ; ainsi que des licences standardisées permettant aux fournisseurs de services de recevoir des déchets générés par des navires dans le cadre du plan régional ;
- 4) Obtenir un financement international pour réviser ou développer de nouvelles stratégies nationales de gestion des déchets pour tous les PEID de la région des Caraïbes, en tenant compte de la réception de déchets générés par des navires et des changements dans le commerce maritime et le tourisme qui peuvent affecter la capacité de ces PEID à accepter et / ou gérer correctement déchets en même temps qu'ils font face aux défis actuels et prévus en matière de gestion des déchets domestiques.
- 5) Engagement continu des parties prenantes, avec l'aide facilitée des organismes internationaux pour l'adoption et la mise en œuvre de directives nationales pour la réception, le suivi, la surveillance, l'octroi de licences, l'application et l'élimination appropriée des déchets générés par des navires, même en lieu et place de la législation nationale.
- 6) Une initiative visant à établir des installations de réception (pétrolières) de l'Annexe I dans tous les ports de la région des Caraïbes et des capacités supplémentaires de l'Annexe II dans les zones clés de la région.

5 Options potentielles

Les recommandations suivantes tirées de cette étude sont les options potentielles adaptées aux navires faisant escale dans les ports de ces PEID qui n'encourageront pas les rejets illégaux dans la mer :

5.1 Recommandations au niveau des navires

1. Étudier les possibilités de la manière dont les navires sur les routes maritimes mondiales peuvent garder les déchets à bord et projeter de livrer les déchets à terre aux PRF appropriés dans les ports non-PEID.
2. Si possible, gérer déchets générés par des navires à bord pour minimiser la livraison aux ports avec des installations limitées et maximiser la livraison aux ports identifiés comme étant des centres régionaux de réception des déchets potentiels.
3. Dans la mesure du possible, isoler, compacter, préparer et stocker tous les déchets à bord afin qu'ils soient prêts à être éliminés de manière efficace, efficace et respectueuse de l'environnement dans les bonnes conditions d'utilisation.
4. Toujours encourager les meilleures pratiques pour réduire, réutiliser et recycler les déchets générés par des navires à bord des navires (en particulier les plastiques) qui opèrent dans la région des Caraïbes.
5. Assurer une formation adéquate des membres de l'équipage pour qu'ils soient éduqués sur : les exigences de MARPOL, les Désignations de Zones Spéciales pour les Caraïbes, ainsi que les meilleures pratiques pour gérer et disposer efficacement les déchets générés par des navires.
6. La gestion des navires devrait utiliser les pratiques suivantes
 - a. exiger la réception des manifestes indiquant l'élimination finale de tous les déchets générés par des navires envoyés aux PRF
 - b. exiger que les déchets générés par des navires ne soit reçu que par les fournisseurs de services autorisés à recevoir des catégories spécifiques de déchets dans chaque port d'arrivée.
7. Encourager et faciliter l'utilisation du format standard du formulaire de notification préalable pour la livraison de déchets aux installations de réception portuaires (MEPC.1 / Circ.644), avec les agents maritimes, les installations portuaires, les fournisseurs de services et les autorités maritimes lorsqu'ils ne sont pas déjà utilisés.
8. Lorsque les installations de réception portuaires adéquates ne sont pas disponibles, s'assurer que le capitaine d'un navire ayant rencontré des difficultés pour décharger les déchets dans les installations de réception, transmet à l'administration de l'État du pavillon et, si possible, aux autorités compétentes de l'État du port, le formulaire consolidé révisé de l'OMI pour signaler les insuffisances présumées des installations de réception portuaires, ainsi que toute documentation à l'appui. L'État du pavillon notifie à l'OMI et à l'État du port l'événement

5.2 Recommandations au niveau national

1. Chaque État devrait mettre en œuvre les pouvoirs légaux nécessaires pour faire respecter par les navires la Convention MARPOL ;
2. Les plans nationaux de gestion des déchets devraient être élaborés, mis à jour et / ou révisés ; et cela n'a pas déjà été fait, la question des déchets produits par les navires devrait être pleinement intégrée dans les plans et les politiques relatifs aux déchets d'origine terrestre, y compris les manifestes et certificats d'élimination pour assurer le suivi du berceau à la tombe.
3. Recommander des engagements continus des parties prenantes afin d'élaborer et de mettre en œuvre des directives pour la réception, l'élimination, la gestion, le suivi, l'application et le financement d'installations de réception portuaires adéquates et de la gestion de déchets générés par des navires. Les parties prenantes sont encouragées à consulter la guide de l'OMI : Installations de réception portuaires - Comment le faire pour obtenir des conseils ainsi que du matériel se trouvant dans les documents de meilleures pratiques suivants produits par d'autres PEID de la Région des Caraïbes :
 - a. Les Directives nationales pour la collecte de MARPOL 73/78 ANNEXE 1 Déchets, et les Directives nationales pour la collecte de MARPOL 73/78 ANNEXE 1 déchets, élaborées par le sous-comité des directives nationales du Comité de gestion nationale des zones côtières et des océans (NOCZM) ;
 - b. Stratégie de gouvernement de Sainte-Lucie sur la gestion des huiles usées, préparée par Autorité de gestion des déchets solides de Sainte-Lucie ;
 - c. Projet final, Stratégie nationale de gestion des déchets pour la Grenade ; et
 - d. Plan et stratégie nationaux de gestion des déchets solides du Belize - Projet de rapport final v1 25 juin 2015
4. Employer l'utilisation des formulaires de notification avancée de l'OMI pour les arrivées de navires et les demandes d'élimination des déchets pour aider à identifier, classifier et suivre les types, quantités et nature de déchets générés par des navires reçus du « producteur » international pour élimination finale ou réutilisation.
5. Chaque État devrait envisager la mise en place d'un système de licence de transporteur / fournisseur déchets générés par des navires qui pourrait aider à contrôler les différentes opérations de traitement des déchets, en ce qui concerne : les types d'opérations ; les conditions d'obtention des licences ; les frais applicables ; examen public ; et les dispositions d'appel de l'industrie.
6. Les données collectées dans ce rapport devraient être utilisées par les autorités compétentes dans chaque PEID pour générer des plans de gestion des déchets portuaires appropriés ;
7. Envisager d'autres solutions pour réutiliser, recycler et réduire les impacts de déchets générés par des navires dans tous les PEID, qui peuvent être trouvés dans le guide de l'OMI : Installations de réception portuaires - Comment le faire.

8. S'assurer qu'une structure de coûts appropriée est en place, avec les frais appropriés, qui suit le principe du pollueur-payeur.
9. S'assurer que des solides incitations du marché à l'entrepreneuriat, avec une supervision adéquate, soient mises en place pour encourager davantage les opportunités d'affaires pour la réception, la manipulation, l'élimination et le recyclage de déchets générés par des navires
10. Compléter les évaluations de toutes les installations de réception portuaires et des transporteurs de déchets / fournisseurs de services qui pourraient avoir été exclues de l'étude, et s'assurer que toutes les données PRF et les listes de tous les fournisseurs de services sont saisies dans le GSIS de l'OMI ;
11. Envisager les opportunités qui pourraient être disponibles avec un plan régional pour mieux gérer les déchets générés par des navires.

5.3 Recommandations au niveau régional

1. Conformément aux orientations du paragraphe 16 de la résolution MEPC.83 (44) de l'OMI, Lignes directrices pour assurer l'adéquation des installations de réception des déchets portuaires, et comme indiqué au chapitre 4.2.1, il faudrait envisager de faire le RAC / REMPEITC-Caribe le point de contact central régional pour le développement et la mise en œuvre de tout futur RRF.
2. Lancer une campagne pour améliorer la réception des déchets pétroliers de l'annexe I dans toutes les installations portuaires et les ports de la région des Caraïbes.
3. Fournir une assistance technique axée sur l'assistance aux États de la région des Caraïbes dans la mise en œuvre des mesures juridiques nécessaires pour permettre à leur gouvernement de ratifier, de mettre en œuvre et d'appliquer la Convention MARPOL en toute confiance.
4. D'autres discussions et considérations sur un plan régional qui pourrait permettre aux PEID ayant des installations portuaires limitées, principalement en raison de l'espace terrestre limité et de la capacité d'élimination finale des déchets, de conclure des accords régionaux avec d'autres ports qui pourraient mieux remplir leurs obligations pour fournir des installations adéquates.
5. Concentrer les efforts initiaux et l'assistance internationale sur l'amélioration des capacités, des mécanismes de surveillance et d'application des PRF Annexe I, II et V dans les PEID dont les ports identifiés dans ce rapport sont des centres régionaux potentiels de réception des déchets. Dans la plupart des cas, ces ports sont également des hubs régionaux, ce qui permet d'obtenir les plus grands impacts sur la réception de déchets générés par des navires dans toute la région des Caraïbes.
6. D'autres discussions et d'éventuels accords pour des structures communes de coûts pour la réception des différents types de déchets générés par des navires dans la région des Caraïbes afin d'éviter que les sites à faible coût ne deviennent des sites d'immersion au

détriment des investissements nécessaires pour développer et exploiter des systèmes de gestion des déchets appropriés.

7. Des discussions plus poussées et des solutions innovantes pour d'éventuels arrangements régionaux qui pourraient permettre une agrégation écologiquement et juridiquement rationnelle des différentes catégories de déchets de l'ANNEXE IV contribueraient à générer les volumes de déchets nécessaires aux entrepreneurs économiques dotés de mécanismes de marché sains.
8. Lancer une campagne de formation MARPOL qui sensibilise tous les niveaux des marins, opérateurs et gestionnaires portuaires et maritimes sur : les exigences de MARPOL, les désignations de zones spéciales pour les Caraïbes, ainsi que les meilleures pratiques pour gérer et éliminer efficacement les déchets générés par des navires.
9. Dispenser l'instruction PRF II à l'intention des ports identifiés comme étant des centres régionaux de réception portuaire et tous ceux qui possèdent des chantiers navals ou des installations de réparation navale.
10. Poursuivre l'étude des besoins en PRF de l'Annexe IV dans toute la région, et de tout impact environnemental potentiel sur la région associé à la disponibilité limitée de telles installations dans la région des Caraïbes.
11. Lancer une campagne de sensibilisation régionale, par le biais d'organisations internationalement reconnues, pour encourager la réduction, la prévention et le recyclage des déchets (en particulier les déchets plastiques) à bord des navires à passagers opérant dans la région des Caraïbes.
12. Un financement international devrait être identifié pour aider à développer, mettre à jour et / ou réviser les plans nationaux de gestion des déchets de chaque PEID de la région des Caraïbes.