

ASSOCIATION DES ÉTATS DE LA CARAÏBE

XXIV REUNION DU COMITÉ SPÉCIAL SUR LE TOURISME DURABLE (CSTD-24) ET II REUNION PREPARATOIRE DE LA III REUNION DES MINISTRES DU TOURISME DE LA GRANDE CARAÏBE (RMT-3)

Port d'Espagne, Trinidad et Tobago, les 16 – 17 juillet, 2013

PROJET DE RAPPORT ET ANALYSE DU PROCESSUS RELATIF À LA CRÉATION DE L'ASSOCIATION DES DESTINATIONS DE CROISIÈRES DE LA CARAÏBE (ADCC)

1. Introduction

La XXIII^e Réunion du Comité spécial sur le Tourisme durable (CSTD-23) de l'Association des États de la Caraïbe (AEC), tenue à Managua, Nicaragua, les 28 et 29 juin 2012, a recommandé que « **le Groupe de travail ad hoc pour la Création de l'Association des Destinations de Croisières de la Caraïbe (ADCC-GT) prépare, conjointement avec le Secrétariat, un compte rendu de la situation actuelle et des progrès réalisés jusqu'à présent et convienne des modalités et de la marche à suivre pour la mise en place de l'Association des Destinations de Croisières de la Caraïbe (ADCC).** »

Le rapport, qui devrait être présenté avant fin novembre 2012, serait diffusé aux États membres pour leurs commentaires et présenté à la prochaine réunion du CSTD et ensuite au Conseil des ministres de l'AEC pour une décision finale.

N.B. : Il convient de noter toutefois qu'une décision finale sur cette question ne serait prise qu'en 2014. Ceci étant donné que la prochaine réunion du CSTD a lieu après la Réunion ordinaire du Conseil des ministres de l'AEC, prévue pour février 2013. Il est donc recommandé que ce projet de rapport soit diffusé aux États membres et que les commentaires soient transmis avant janvier 2013 afin que la présidence et le Bureau exécutif du CSTD puissent approuver le rapport final, en vue de sa présentation au Conseil des ministres en 2013.

L'analyse suivante est fournie pour faciliter la prise de décisions sur la manière dont les membres de l'AEC pourraient procéder dans leurs efforts pour accroître la coopération et le dialogue dans le domaine du Tourisme de croisière. Ce document présentera une vue d'ensemble du tourisme de croisière dans la région, passera en revue les processus impliqués dans les stratégies d'exécution pour le développement de l'ADCC et étudiera les apports des États membres à ce sujet. Par ailleurs, il fournira des perspectives juridiques sur un cadre institutionnel avec les répercussions de chaque option et leurs avantages et inconvénients. Enfin, il fera des recommandations sur la marche à suivre.

2. Vue d'ensemble du Tourisme de croisière dans la région

a. Impact du Tourisme de croisière

Un rapport de l'Organisation mondiale du Tourisme des Nations Unies (OMT) a identifié la Caraïbe comme une des régions les plus tributaires du tourisme au monde, la contribution de l'économie plus large des voyages et du tourisme au PIB régional étant estimée à 14,8%, avec la création d'environ 2,4 millions d'emplois. À l'échelle mondiale, il est estimé que la sous-région des Caraïbes, avec seulement 1% de la population mondiale, attire environ 3% tant des arrivées touristiques mondiales que des dépenses touristiques mondiales (OMT, 2010).

Au sein de l'industrie du tourisme multisectorielle et complexe, le secteur du tourisme de croisière est sans doute le plus grand et le plus varié, et représente une industrie viable et croissante pour les pays de la région de la Grande Caraïbe. L'OMT rapporte que le tourisme de croisière génère environ \$18 milliards par an de dépenses des passagers et constitue le secteur de l'industrie des voyages dont la croissance a été la plus rapide au cours des vingt dernières années, avec un taux moyen annuel de croissance des passagers de 7,4%. Le tourisme de croisière a enregistré un rythme de croissance presque deux fois plus élevé que celui du tourisme en général et cette croissance devrait se poursuivre dans l'avenir (OMT, 2010).

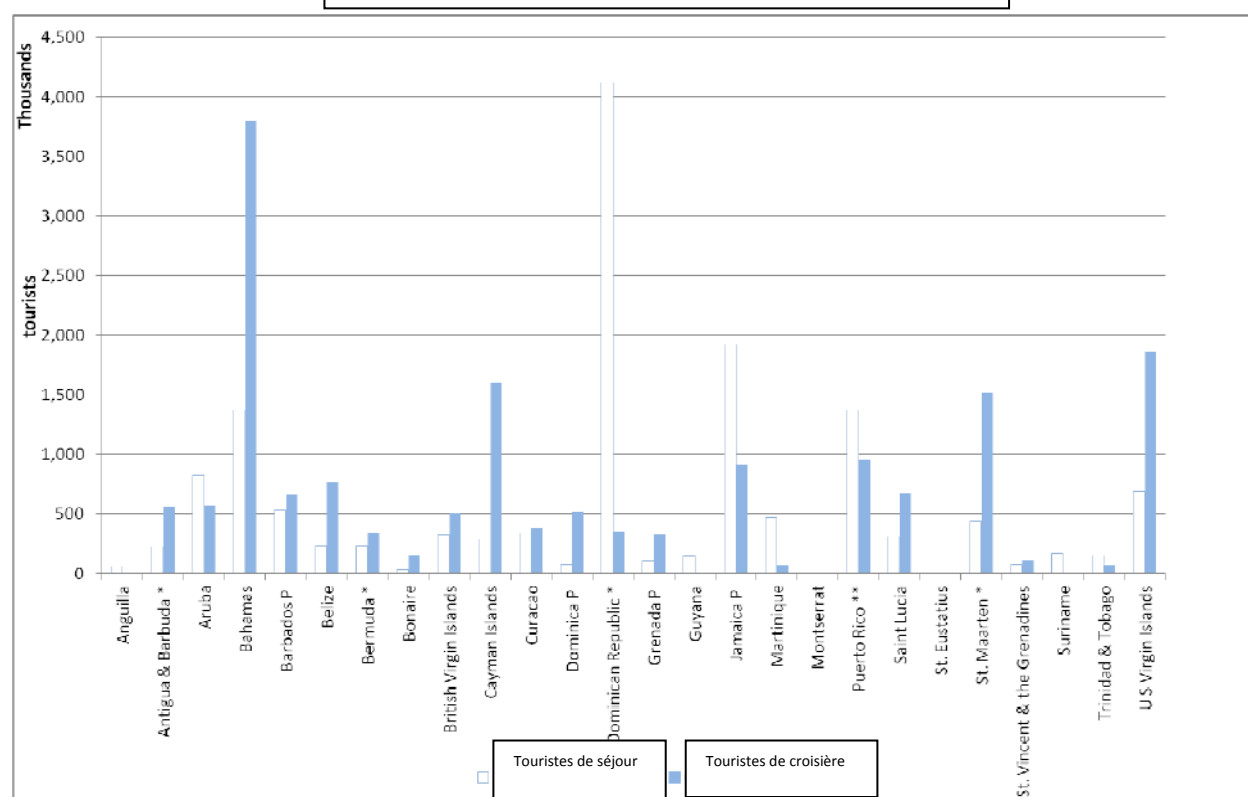
Ceci est compatible avec les rapports des organisations régionales – l'Organisation du Tourisme de la Caraïbe (OTC) et le Secrétariat d'Intégration touristique centraméricaine (SITCA) – qui indiquent qu'au cours de la dernière décennie, le tourisme de croisière a enregistré un taux de croissance élevé et constant, même suite aux impacts de la récession économique aux États-Unis et aux répercussions du 11 septembre.

Les statistiques de l'OTC pour 2010 démontrent que pour la grande majorité des destinations caribéennes, les visites des passagers de l'industrie des croisières sont souvent deux fois plus élevées que celles des arrivées de touristes (de séjour)¹. Cela se reflète dans la **Figure 1** ci-dessous.

Figure 1. Visites de Touristes de croisière et de Touristes de séjour de l'OTC

¹ <http://www.onecaribbean.org/content/files/Feb15Arrivals2010.pdf>

TOURISTES DE SÉJOUR ET DE CROISIÈRE 2010



Source: CTO (2011)

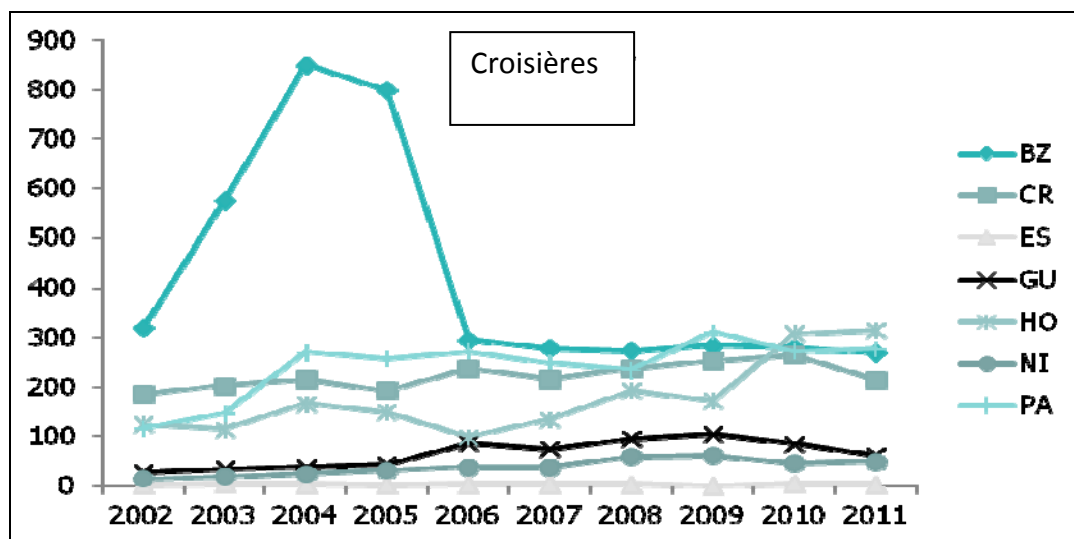
En ce qui concerne la part de marché et la performance de la région de la Grande Caraïbe, d'après le rapport annuel de la *Florida-Caribbean Cruise Association* (FCCA)², « La Caraïbe arrive en tête en termes de croissance de l'industrie [des croisières] et continue d'être la première destination des croisières, représentant 41,03% de l'ensemble des itinéraires en 2010. Par ailleurs, un rapport de la Commission économique pour l'Amérique latine et la Caraïbe des Nations Unies (ONU-CEPALC)³ indique que la région de la Caraïbe reste la première région du tourisme de croisière (avec 13,7 millions de passagers, dépensant plus de US\$1,3 milliard en 2010). Le rapport note toutefois que la part de marché de 41,03% est inférieure au 46,69% enregistré quatre ans plus tôt en 2006, et au 56% enregistré 8 à 10 ans auparavant. Selon la CEPALC la Caraïbe a subi les effets des tendances récentes dans l'industrie, y compris la concurrence des régions de croisière émergentes comme l'Asie, étant donné que les croisiéristes recherchent de nouveaux ports de visite avec des infrastructures adéquates pour leurs navires de plus en plus grands. Elle a signalé en outre que les voyages de croisière vers la région continueront d'être menacés au fur et à mesure que les croisiéristes gagneront de nouveaux lieux et établiront de nouveaux itinéraires extrarégionaux.

² http://www.f-cca.com/downloads/2010-overview-book_Cruise-Industry-Overview-and-Statistics.pdf

³ CEPALC – Siège sous-régional pour la Caraïbe (2010), *The Tourism Sector and the Global Economic Crisis - Development Implications for the Caribbean*, LC/CAR/L.255, CEPALC, Port d'Espagne

Les statistiques compilées par le SITCA pour la période 2002-2011 sont conformes à cette analyse et reflètent l'état actuel de l'industrie, qui est marquée par des fluctuations et contradictions.

Figure 2. Arrivées de touristes de croisière 2002-2011 du SITCA



b. Questions d'intérêt mutuel

On assiste à un manque général de recherches menées dans la région sur l'industrie des croisières. De la documentation existante, une étude notable, écrite par Kenneth Atherley en 2003⁴, met en évidence les défis affrontés par le tourisme de croisière dans la Caraïbe. Artherly a identifié trois principales préoccupations comme suit :

1. **Maîtrise des impacts** : économie, sécurité et environnement ;
2. **Gestion de la demande** : marque caribéenne, concurrence des ports étatsuniens et développement de ports d'attache régionaux ;
3. **Gestion de l'offre** : installations physiques, attractions et services.

Une étude menée par l'Unité de Services d'Infrastructure de la Division de l'Infrastructure et des Ressources naturelles de l'ONU-CEPALC,⁵ publiée en février 2012, est une des publications les plus récentes à aborder le thème de l'impact du tourisme dans la région. D'après ce document « il n'existe pas à l'heure actuelle d'études globales pour la Caraïbe et l'Amérique latine sur l'analyse de la rentabilité du tourisme de croisière. » Aussi, dans une tentative de fournir une analyse initiale, l'étude a souligné comme principaux bénéfices du tourisme de croisière les recettes générées et les opportunités d'entrepreneuriat et d'emplois offertes par l'industrie, qui

⁴ Atherley, Kenneth A., (2003), *Cruise Industry-Related Challenges Facing the Caribbean Destinations*. Commission interaméricaine des ports. CIDI/CIP/doc. 135/03. OEA, Washington D.C.

⁵ Sanchez, R. & Wilmsmeier, W., (2012), *The Costa Concordia Disaster and the Cruise Industry: An Analysis of Risks and Challenges in LAC*. Unité de Services d'infrastructure, Division de l'infrastructure et des Ressources naturelles de l'ONU-CEPALC.

contribuent au développement social et économique des économies locales. Les principales sources de recettes sont les dépenses sur place des touristes de croisière et des membres de l'équipage, les honoraires des agents et les frais portuaires maritimes. À cet égard, la recherche indique que le tourisme de croisière génère des recettes sous forme de rentrées de devises et de taxes, offre des opportunités pour la diversification des économies locales et soutient la croissance et le développement des micro-, petites et moyennes entreprises (MPME).

Au sens plus large, l'industrie contribue au développement de l'infrastructure, encourage les investissements étrangers et aide à renforcer les liens avec l'étranger. En outre, il est bien connu que les impacts indirects des activités de tourisme de croisière améliorent la gouvernance et suscitent l'intérêt et la conscience du public sur les questions liées à la conservation de la culture et de la biodiversité et à la gestion des ressources naturelles, parmi d'autres objectifs régionaux importants.

Le tourisme de croisière est une forme de tourisme de masse et généralement les effets négatifs du tourisme se produisent lorsque le taux d'exploitation par les visiteurs dépasse la capacité de l'environnement à s'adapter à cette exploitation dans les limites acceptables du changement. Relativement aux coûts liés à l'industrie, une des principales critiques concerne la dégradation écologique et environnementale causée par la pollution, y compris les émissions d'air, le bruit, les déchets et les déversements d'eaux usées, de pétrole et de produits chimiques. L'industrie a aussi été critiquée pour le surpeuplement et la surexploitation des ressources naturelles et culturelles des pays en raison du nombre important de touristes de croisière se rendant à la destination à un moment donné – et ce nombre continue de s'accroître.

Les impacts socioéconomiques négatifs sont produits par une structure de voyages rigide qui domine l'industrie des croisières et promeut des forfaits dans le cadre de l'expérience de croisière, ou offerts par les grandes sociétés multinationales dans le secteur, menant à la disparition des MPME locales. En outre, les recettes des touristes de croisière seraient basses comparativement à celles des touristes terrestres, et sont en baisse avec l'extension de l'intégration verticale dans le tourisme de croisière, par exemple les achats hors taxe à bord, l'emballage aérien, terrestre et maritime et la diversité et abondance de services et d'activités disponibles à bord des navires. Les dépenses des visiteurs de croisière varient largement de 50 à 250 USD par jour selon la destination (CEPALC, 2012).

Au niveau de la destination, le besoin de maintenir la compétitivité individuelle afin de préserver et d'accroître la part de marché de la destination revêt une importance croissante, compte tenu de l'augmentation de la concurrence à l'échelle régionale et mondiale. Les principaux domaines de préoccupation concernent le besoin permanent de protéger l'environnement naturel, de participer au développement de produits et, plus important encore, d'accéder à la formation et au renforcement des compétences pour permettre aux citoyens d'améliorer les opportunités d'emploi dans l'industrie et d'accroître la qualité du service. Parmi les autres questions qui revêtent une importance cruciale se trouvent l'augmentation des poches de recettes en encourageant les dépenses des visiteurs dans la destination, la transformation des passagers des croisières en touristes de séjour et la promotion de l'acquisition de biens et services locaux par les croisiéristes.

Le tourisme de croisière peut subsister en tant qu'outil pour répondre aux objectifs de développement des pays ; toutefois il conviendra d'optimiser les opportunités de recettes et d'emploi et d'atténuer les impacts négatifs qui menacent la compétitivité des destinations et la

durabilité de l'industrie. À cet égard, parmi les stratégies recommandées se trouvent des recherches et études et des interventions régionales spécifiques qui encouragent la coopération, le partage de connaissances, les liens multisectoriels et les partenariats public-privé à l'échelle nationale et régionale. Par ailleurs, l'adoption d'une approche régionale pour aborder ces questions d'intérêt mutuel, ayant une incidence sur toutes les destinations de croisières de la région, aidera considérablement à produire un impact positif sur la croissance et la résilience de l'industrie.

3. Évolution du Processus de l'ADCC

I. Mandats

Eu égard à l'importance du Tourisme de croisière pour la région et afin que la communauté puisse profiter au maximum de ce type d'activité, on a fait appel au rôle de l'AEC en tant que forum régional de coopération pour faciliter le dialogue sur une approche collective de l'échange d'informations et de la coordination des domaines d'intérêt mutuel visant à renforcer le secteur des croisières dans la région de la Grande Caraïbe. Le processus a été lancé avec la **Déclaration de Panama du 29 juillet 2005**, qui réaffirme l'engagement des Chefs d'État et/ou de Gouvernement de l'AEC envers le développement durable du tourisme ; et entre autres donne mandat de convoquer une réunion des ministres du tourisme, avec les responsables du secteur touristique, afin de « faciliter l'échange d'expériences et l'analyse de propositions et d'options relatives aux politiques publiques du tourisme, en particulier en ce qui concerne les croisières, dans le but d'évaluer les possibilités pour que cette modalité du tourisme puisse contribuer de façon plus significative au développement durable du secteur dans les pays de la région. ».

Ensuite, la **Première Réunion des Ministres du Tourisme de la Grande Caraïbe (RMT-1)** a eu lieu à La Havane, à Cuba, en 2006. Lors de cette réunion les ministres du Tourisme de la région ont commandité une étude de l'Impact du Tourisme de croisière dans la Grande Caraïbe, dans le contexte de la contribution du Tourisme de croisière au développement durable des États membres et membres associés de l'AEC. Les leaders touristiques ont aussi convenu « [d'étudier] la possibilité de créer une Association des Destinations de Croisières de la Caraïbe, qui contribuerait à exercer plus de poids dans les discussions avec l'industrie et qui aurait la possibilité de produire un impact plus positif en termes de bénéfices accrus pour les États membres et membres associés de l'AEC, notamment à travers l'augmentation des croisières ».

La **Deuxième Réunion des Ministres du Tourisme de la Grande Caraïbe (TMM-2)** a eu lieu à Barranquilla, en Colombie, en 2009. Lors de ladite réunion, le Secrétariat a présenté une étude de compilation sur « L'Impact du Tourisme de croisière dans la Grande Caraïbe »⁶. Cette étude a fourni un certain nombre de recommandations possibles pour réduire les impacts économiques, sociaux et environnementaux du tourisme de croisière sur la Grande Caraïbe ». Ce travail avait pour but d'offrir un outil concret et pratique qui serait utilisé « au moment où on décidera d'élaborer des politiques pour réduire les impacts du tourisme de croisière ». Dans son analyse, le Secrétariat a indiqué que la région a besoin de renforcer sa position de négociation avec les croisiéristes et la FCCA, et a signalé le besoin de créer de toute urgence une Association efficace des autorités des ports de croisière de la région.

⁶ Association des États de la Caraïbe, (2009). *Compilation des conclusions et recommandations des études sur les impacts du tourisme de croisière sur la Grande Caraïbe*. AEC, Port d'Espagne.

Il a été convenu lors de cette réunion « de créer un Groupe de travail ad hoc pour exécuter la tâche d'établir l'Association des Destinations de Croisières de la Caraïbe » comme un mécanisme de coopération, à travers le dialogue régional entre les agences gouvernementales et les organisations non gouvernementales qui œuvrent dans le secteur des croisières. Les objectifs généraux de l'ADCC ont été identifiés comme suit :

- Améliorer les bénéfices du tourisme de croisière dans les destinations de la Grande Caraïbe.
- Servir de plateforme d'orientation et de direction pour l'intégration et le développement durable des destinations de croisière, en établissant des stratégies durables pour la Grande Caraïbe.
- Formuler les recommandations de l'Association sur le Programme de gestion des destinations de croisières.

II. Processus de mise en œuvre

a. Groupe de travail ad hoc de l'ADCC et Service de consultation sur l'ADCC

Le Groupe de travail ad hoc sur l'ADCC, composé de responsables du tourisme des différents États membres, a été chargé de faire avancer le concept et le cadre pour l'institutionnalisation de l'ADCC à travers la préparation de la documentation juridique, du plan opérationnel et de l'échéancier à suivre pour la création de l'Association. La composition du Groupe de travail ad hoc est présentée ci-dessous.

Tableau 1. Groupe de travail ad hoc pour la Création de l'ADCC

Président	Nicaragua	
Vice-présidents	Haïti et Mexique	
Vice-président suppléant	Belize	
Sous-comités		
COLLABORATION AVEC L'INDUSTRIE DES CROISIÈRES	STATUTS ET RÈGLEMENT INTERNE	PLAN STRATÉGIQUE OPÉRATIONNEL ET PLAN DE FINANCEMENT
Président : Mexique	Président : République dominicaine	Président : Colombie
Honduras	Honduras	Honduras
Belize	Haïti	Haïti
	Venezuela	Saint-Christophe et Niévès
	Le Salvador	Venezuela
	Guatemala	Sainte-Lucie
	Cuba	Guatemala
	Saint-Christophe et Niévès	Dominique
	Dominique	OTC
	Conseillère juridique de l'AEC	SICA

Une équipe de conseillers qui aurait pour but d'apporter un soutien technique pour la création de l'ADCC a réalisé la structure de l'ADCC-GT comme suit :

- AEC : Secrétariat technique
- Organisation mondiale du Tourisme des Nations Unies (OMT), Organisation du Tourisme de la Caraïbe (OTC), et Conseil touristique centraméricain (CTC), Présidence Pro-Tempore.

La **Première Réunion du Groupe de travail ad hoc pour la Création de l'Association des Destinations de Croisières de la Caraïbe (ADCC-GT-1)** s'est tenue à Managua, au Nicaragua, le 10 décembre 2009. La réunion a analysé un document sur les *Objectifs, la Composition, les Fonctions et autres Aspects institutionnels de la proposition d'Association des Destinations de Croisières de la Caraïbe (ADCC)*, préparé par le Secrétariat de l'AEC, qui a été ensuite présenté aux États membres pour des consultations ultérieures lors de la XXI^e Réunion du Comité spécial sur le Tourisme Durable (CSTD-21) en mai 2010. Les principales conclusions et recommandations de la première réunion sont les suivantes :

- Approbation du Projet de Document conceptuel présenté par le Secrétariat, afin de permettre à l'ADCC-GT de commencer à assumer les responsabilités identifiées.
- Charger l'ADCC-GT de préparer la documentation juridique, le plan opérationnel et l'échéancier à suivre pour la création de l'ADCC.
- Dans la conceptualisation de l'ADCC, prendre en compte le potentiel que détient la région de la Caraïbe en termes de destinations de croisières et reconnaître l'importance d'utiliser le concept élargi de la Caraïbe sur la base de la diversité culturelle et géographique de la région.
- Reconnaître l'importance à accorder, non seulement à l'impact économique du tourisme de croisière, mais aussi à l'impact social, culturel et environnemental.

Dans ses efforts pour exécuter les mandats de cette réunion, le Secrétariat a entrepris de rechercher les fonds requis pour les activités de suivi. À cet égard, une demande auprès de la République de Turquie, pays observateur de l'AEC, a été approuvée pour une contribution de USD 40.000. Un montant additionnel de USD 10.000, provenant des « Fonds non restreints » donnés à l'AEC par ce pays, a aussi été alloué au projet.

La **Deuxième Réunion du Groupe de travail ad hoc pour la Création de l'Association des Destinations de Croisières de la Caraïbe (ADCC-GT-2)** a eu lieu à La Antigua Guatemala, au Guatemala, les 2 et 3 septembre 2010. Cette réunion visait à discuter les progrès réalisés dans l'exécution des mandats de la Première Réunion de l'ADCC-GT et à définir les prochaines démarches dans le processus, y compris l'approbation du plan d'activités et du budget proposé pour l'avancement de l'initiative. Les principales conclusions de la réunion étaient comme suit :

- Engager les services d'un consultant en Tourisme international pour produire les Statuts et Règlements de l'ADCC, ainsi que son Plan stratégique opérationnel, y compris le Plan de financement durable.
- À travers le mécanisme de sous-comités, les membres de l'ADCC-GT et les États membres intéressés de l'AEC, avec la participation de l'OTC et du SITCA, fourniraient des apports sur les produits livrables du service de consultation.

- La réunion a validé l'apport du secteur privé, au niveau national, pour être incorporé dans l'approche régionale.
- La réunion a décidé de convoquer une réunion avec l'industrie des croisières pour mener des discussions sur l'ADCC et a exposé les objectifs et les questions à aborder à cette occasion.

Conformément au mandat de la réunion, un contrat a été accordé au consultant en tourisme international, Dr Paul Ridoutt, sur la recommandation du Secrétaire général de l'OTC. Le service de consultation a été approuvé pour une période de 4 mois du 29 novembre 2011 au 28 février 2012 et comprenait le développement des Statuts et Règlements de l'ADCC, du Plan stratégique opérationnel et du Plan de Financement durable. Le coût de la consultation, y compris les honoraires et les frais de voyage correspondants, s'élevait à **USD 27.482,38**.

Les produits livrables du projet ont été reçus le 11 mars 2011, suite à une demande d'extension de la part des consultants pour remplir les obligations liées au service de consultation. Les documents issus de la consultation étaient comme suit :

- Projet de Statuts de l'ADCC, y compris les Objectifs, la Composition, les Fonctions et autres Aspects institutionnels de l'Association ;
- Projet de Règlement (opérationnel et administratif) interne de l'ADCC pour faire partie intégrante des documents statutaires ;
- Formulation du Plan stratégique opérationnel de l'ADCC y compris le développement d'un Plan de Financement durable comportant le Projet de Budget et les droits d'adhésion ;
- Développement d'un Plan global de Marketing, Communications et Relations publiques ;
- Développement de lignes directrices pour la formulation du site web de l'ADCC.

Les documents de projet ont été traduits dans les trois langues de travail de l'AEC et diffusés aux États membres pour leurs contributions. Les contributions des États membres ont été ensuite compilées pour faciliter les discussions et la prise de décisions sur les prochaines démarches du processus.

La **Troisième Réunion du Groupe de travail ad hoc (ADCC-GT-3)** a eu lieu à Managua, au Nicaragua, les 15 et 16 juin 2011 dans le but de faire avancer les discussions sur la création de l'Association. La réunion a réussi à analyser les commentaires reçus des États membres sur les projets de documents produits par les consultants dans le but de finaliser ces documents, ainsi que de prendre des décisions sur les prochaines démarches à entreprendre dans le processus. Entre autres, il a été convenu de faciliter des réunions ultérieures du groupe de travail afin d'accélérer la mise en place officielle de l'Association. Plusieurs délégations ont soutenu la recommandation que l'ADCC ne soit pas établie comme une nouvelle organisation régionale mais comme une initiative dans les paramètres de l'AEC à l'instar de la Commission de la Mer des Caraïbes (CMC).

L'importance de convoquer une réunion avec l'industrie des croisières sur l'ADCC proposée a aussi été réitérée en tant que priorité. À cet égard, la Direction a préparé un projet d'Ordre du jour qui a été approuvé et a réalisé des documents de recherche sur six questions prioritaires identifiées par le Groupe de travail ad hoc sur l'ADCC comme des domaines d'intervention pour la collaboration initiale et future avec l'industrie, notamment :

1. Promotion de l'acquisition de produits, biens et services à travers les fournisseurs locaux et/ou les États membres de l'AEC ;
2. Création d'emplois à bord pour les citoyens de la Grande Caraïbe ;
3. Organisation de voyages de familiarisation pour les agents de voyage sur les bateaux de croisière ;
4. Développement de programmes pour la protection de l'environnement naturel ;
5. Développement d'un plan d'infrastructure régional pour le développement des croisières dans tous les pays de l'AEC à l'instar du plan de la Mésio-Amérique ;
6. Développement d'une coopération sur les routes de croisière à l'instar des Croisières Baltique.

Les documents de recherche ont été diffusés dans le cadre des documents de l'ADCC-GT-3. Par ailleurs, la Direction a mis à jour l'étude documentaire produite en 2009 sur l'impact économique, social et environnemental du Tourisme de croisière sur la région.

Comme suite à la réunion, les amendements aux documents générés par les consultants et les recommandations issues de la réunion ont été incorporés dans les projets révisés et soumis à la considération des États membres, dans l'attente de finaliser les délibérations à l'occasion de la **Quatrième Réunion du Groupe de travail ad hoc pour l'ADCC (ADCC-GT-4)**. L'ADCC-GT-4, qui était initialement prévue pour les 10 et 11 octobre 2011, a été reportée en raison d'un conflit de date à la demande de la présidence. Une décision reste à prendre sur les réunions futures relativement à l'ADCC, y compris la réunion proposée avec l'industrie de croisière.

b. Vue d'ensemble de l'Exécution budgétaire

Afin de faciliter l'exécution des mandats reçus et du plan de travail convenu par l'ADCC-GT et approuvé par le Comité spécial sur le Tourisme durable, le Secrétariat de l'AEC a été chargé de mobiliser des ressources. La ventilation financière et le schéma ci-après donnent des détails sur les dépenses liées à l'exécution du projet de l'ADCC pour la période allant du 5 mai 2010, date de réception de la contribution initiale de la Turquie, jusqu'à présent. Les informations sont présentées conformément à la nature/type d'activité et aux coûts réels de l'exécution du budget.

Budget total du projet : **USD 50.000**

Résumé des Dépenses jusqu'à présent : **USD 49.319,81**

Solde des Fonds du projet : **USD 680,19**

Projet ADCC - Exécution par Nature/Type d'Activité	
Activité	Coût
Services de Traduction	13.971,12
Service de consultation sur l'ADCC	27.482,38
Frais bancaires	147,00
Réunion de l'ADCC GT 2 - Billets d'avion et indemnité journalière	6.621,31
Réunion de l'ADCC GT 3 - Indemnités journalières partielles	1.098,00
Total	49.319,81

Figure 1. Résumé des Recettes et Dépenses pour le Budget du Projet ADCC

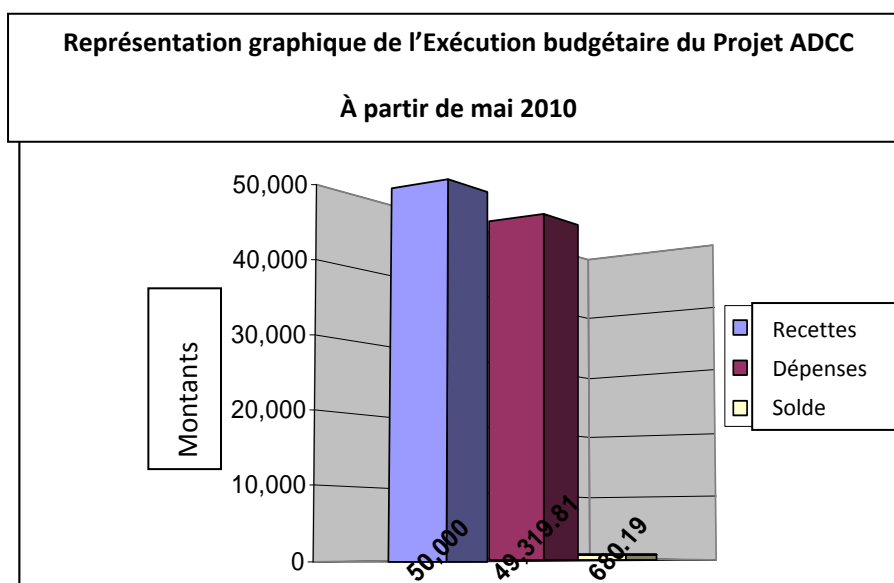
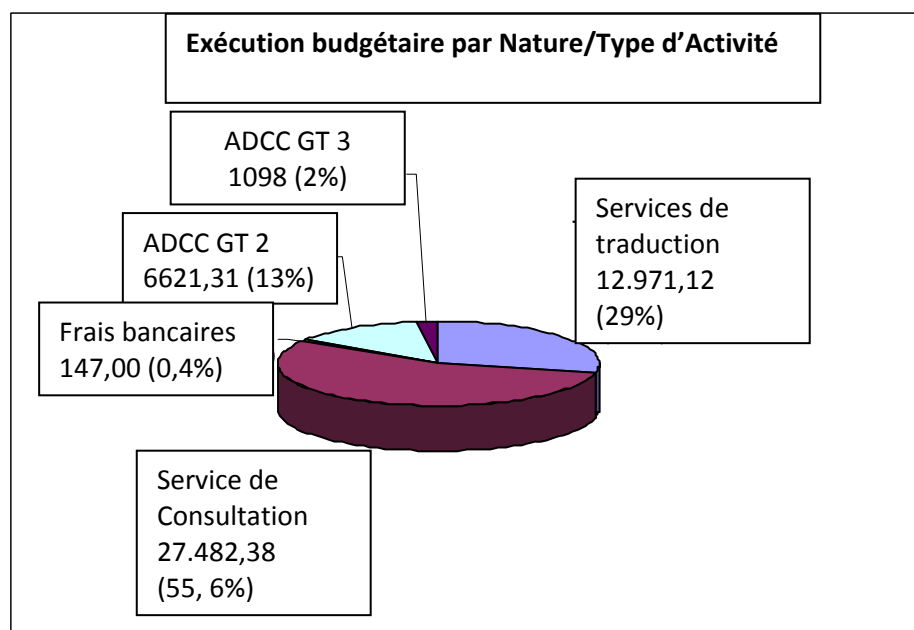


Figure 2. Exécution budgétaire du Projet ADCC par Nature/Type d'Activité



c. Rétroaction des États membres

Depuis la conceptualisation et durant les différentes phases d'analyse de la possibilité de créer l'ADCC, outre l'apport du Groupe de travail ad hoc, les États membres de l'AEC ont été consultés, tenus informés et impliqués. Le Secrétariat a aussi entrepris deux initiatives distinctes pour obtenir une rétroaction des États membres comme suit :

En premier lieu, la Direction a mené une enquête en 2007 en vue d'évaluer l'importance du tourisme de croisière pour les États membres et la volonté d'envisager une approche commune. Un questionnaire a été élaboré et envoyé aux Ministères du Tourisme des principales destinations de croisières de la Caraïbe, au sein des membres de l'AEC, les interrogeant sur leur politique nationale en matière de tourisme de croisière, ainsi que les questions clés que devra aborder l'Association des Destinations de Croisières de la Caraïbe proposée par les Ministres du Tourisme dans la Déclaration de La Havane. Les pays destinataires du questionnaire étaient les suivants : Les Bahamas, Mexique, Jamaïque, Belize, Aruba et Barbade. Des réponses ont été reçues des Bahamas, du Belize et du Mexique.

Les informations fournies par ces destinations de croisières ont facilité la formulation des modalités de l'étude proposée pour évaluer l'impact économique du tourisme de croisière dans la Grande Caraïbe. Elles ont aussi facilité l'étude des expériences de la Caraïbe en matière de politiques de tourisme de croisière et de la viabilité de créer l'Association, qui a été incorporée dans l'étude de compilation précitée.

2. En deuxième lieu, à partir de mars 2011, comme signalé dans la section antérieure, la Direction a diffusé les projets de documents sur le cadre institutionnel, élaborés par les consultants de l'ADCC, aux États membres pour leurs commentaires.

Une rétroaction formelle sur ces documents a été reçue de 13 États membres de l'AEC (Cuba, Honduras, Mexique, Panama, Jamaïque, Trinité-et-Tobago, Grenade, Nicaragua, Le Salvador, Guatemala, Costa Rica, Colombie, Surinam, et un observateur fondateur le CCT).

Une rétroaction informelle par voie électronique a été reçue des 2 pays suivants : la Dominique et les Bahamas, qui ont signalé qu'ils n'avaient pas de recommandations de changements aux documents présentés jusqu'à présent.

Il convient de noter que les contributions reçues expriment deux points de vue différents :

1. Modifications du contenu des documents présentés, sans faire de commentaires quant à l'approbation de la création de l'ADCC (Nicaragua, Honduras, Surinam, Cuba, Grenade, Guatemala, Le Salvador, Colombie) ;
2. Modifications importantes des documents présentés, avec des recommandations soulignant le besoin de mener des consultations et des recherches exploratoires supplémentaires (Panama, Jamaïque, Mexique, Costa Rica, Trinité-et-Tobago).

En général, les commentaires montrent trois caractéristiques distinctes ayant trait à :

1. L'emplacement des articles ;
2. Les modifications importantes du contenu des documents ;
3. La raison d'être de l'ADCC en ce qui concerne ses fonctions et coûts/bénéfices pour les États membres.

En ce qui concerne l'intérêt et la participation des États membres de l'AEC au processus de création de l'ADCC, il a été observé que les pays restent au courant et intéressés durant chaque étape du processus, même s'ils ne fournissent pas toujours une rétroaction et/ou ne participent pas aux réunions. La réponse régionale a été tempérée par la prudence et la réflexion approfondie, étant donné que les pays maintiennent un intérêt éveillé sans s'engager expressément envers le processus et sans valider la création de l'Association. En moyenne 11 États membres et les partenaires régionaux l'OTC et le SITCA ont participé aux réunions du groupe de travail.

4. Perspectives sur le Cadre institutionnel de l'ADCC

a. Considérations juridiques

Conformément aux recommandations des Consultants de l'ADCC et à la rétroaction des États membres, deux types d'arguments ont été identifiés en tant qu'options pour la création de l'ADCC. Le premier est celui d'une organisation autonome tandis que le deuxième propose la création d'une organisation sous l'égide de l'AEC comme dans le cas de la Commission de la Mer des Caraïbes (CMC). On a étudié les options liées à la création de l'ADCC en tant qu'organisation internationale autonome ou sous-entité de l'AEC, la préférence étant accordée à cette dernière. Toutefois, dans les deux cas, compte tenu des problèmes, il existe plusieurs domaines de préoccupation notables qui doivent être mis en évidence. Celles liées à l'option préférée sont discutées ci-dessous.

Financement et Participation

Dans le domaine du financement, la principale préoccupation concerne le besoin d'assurer la mobilisation de ressources pour garantir la durabilité de l'ADCC. La CMC, dont il est proposé que l'ADCC s'inspire, a réussi à obtenir un financement. Toutefois, jusqu'à présent ce financement a été « largement extrabudgétaire » étant donné que les ressources financières sont mobilisées à travers la contribution de bailleurs de fonds. Il a été recommandé qu'on mette l'accent sur la contribution des États membres.

Siège

En tant que sous-entité de l'AEC, l'ADCC peut se situer au sein de l'organisation. Toutefois, l'aspect pratique de cette option doit être pris en compte afin de savoir si l'espace et les ressources sont disponibles pour faciliter cette approche.

Structure du Secrétariat de l'ADCC

La composition du Secrétariat de l'ADCC dépendra des besoins administratifs de l'organisation et sera déterminée par son organe réglementaire. L'Article 12 du projet de statuts présente la structure initiale de l'ADCC comme étant composée d'un Directeur, d'un Assistant de recherche et d'un Secrétaire. Si cela est jugé suffisant pour faire avancer les objectifs initiaux de l'Association la composition peut rester telle quelle et être ajustée au moment de l'approbation de l'organe réglementaire et des procédures administratives mises en œuvre pour traiter ces questions. Au cas où l'organisation serait fondée comme une sous-entité de l'AEC cette structure devrait aussi prendre en compte les ressources disponibles au sein de l'AEC pour la réalisation de ses fonctions.

Adhésion et vote

Il est proposé que l'ADCC soit composée de membres de l'AEC, ainsi que de non membres. En tant qu'organe autonome, cela est viable et peut être facilité à travers les dispositions de l'acte constitutif.

Deux scénarios sont proposés en ce qui concerne les droits de vote.

- a) une adhésion où chaque État membre possède une voix devant l'Assemblée générale en dépit du fait que chaque membre a plusieurs destinations de croisières ; qui offre un système égalitaire et simple au moment de la prise de décisions.

Le projet de Statuts, dans la Section 7, Droits et Obligations des membres, soutient ce scénario. L'Article 7.2 prévoit que :

« Seuls les membres à part entière et les membres associés peuvent voter ou exercer un droit de vote actif ou passif. Toutefois, lorsqu'un État ou pays aura plusieurs destinations de croisière, le pays ou l'État n'aura qu'une voix ».

Le système alternatif suggère une approche où :

- b) chaque destination de croisière de chaque État membre possède une voix devant l'Assemblée générale. Ce système donnera à chaque destination des États membres la possibilité d'exprimer ses préoccupations ; toutefois, c'est une approche plus compliquée qui devra être décidée conjointement avec les droits à appliquer et la manière d'accorder le statut de membre.

Toutefois, en tant que sous-entité de l'AEC cela implique qu'il y aura un conflit entre l'intention de l'organisation mère en termes d'adhésion et celle de la sous-organisation où les membres du sous-groupe ne sont pas membres du groupe principal.

« Lorsqu'il s'agit de prendre une décision concernant l'adhésion, le point de départ c'est que chaque organisation aura ses propres règles en la matière. »⁷ Il convient donc de préciser dans l'acte constitutif de l'ADCC, la manière dont les entités comme les États et les organisations du secteur privé y seront admis. En tant que sous-entité de l'AEC la manière dont les entités seront autorisées à participer devra coïncider avec la philosophie de l'organisation mère.

La Convention créant l'AEC (la Convention) prévoit des Membres, Membres associés et Observateurs. L'Article IV (1) de la Convention stipule que « peuvent être membres de l'Association les États de la Caraïbe dont la liste figure à l'Annexe I de la présente Convention ».

Cette catégorie de membre a « le droit de participer et de voter aux réunions ». On prévoit ensuite l'acceptation des Membres associés identifiés à l'Annexe II de la Convention (Article IV (2)). Ces membres « ont le droit d'intervenir dans les débats et de voter lors des réunions » « sur les questions les concernant directement et relevant de leur compétence constitutionnelle ».

L'AEC prévoit aussi des Observateurs conformément à l'Article V de la Convention. L'Accord 4/95 du Conseil des ministres fournit les modalités de la participation d'Observateurs. La Partie II, Articles 6 D et E prévoit que ce statut pourra être accordé à :

« D. les autres États, Pays et Territoires qui sollicitent leur participation et qui pourront être acceptés par le Conseil des Ministres en considération de leur potentialité de coopération technique, scientifique et économique aux programmes et projets de développement qu'offre l'Association.

E. Tous autres organismes qui sollicitent leur participation et qui pourront être acceptés par le Conseil des Ministres. »

⁷ Klabbers, Jan, (2009). *An Introduction to International Institutional Law*, II^e édition. Cambridge University Press : Royaume-Uni

La Partie III, Article 7 de l'Accord aborde la question du **droit de vote** de la manière suivante :

« Les Observateurs pourront participer, avec droit de parole et sans droit de vote aux sessions ouvertes du Conseil des Ministres, à l'invitation de celui-ci. »

L'Article 8 prévoit que :

« Les Observateurs pourront participer, avec **droit de parole**, aux sessions ouvertes des Comités spéciaux où sont discutés les projets et initiatives dans lesquels ils fourniront une coopération technique et financière ou dans lesquels ils peuvent avoir un intérêt particulier. »

Sur la question des **contributions** l'Article 9 stipule que :

« Les contributions financières des Observateurs au Fonds spécial et autres fonds et programmes qui pourront être établis, seront utilisées au profit des États membres et membres associés. Les apports pourront aussi se présenter sous forme de coopération technique. »

La Convention prévoit aussi la reconnaissance de Partenaires sociaux en habilitant le Conseil des ministres à :

« Déterminer les Partenaires Sociaux qu'il reconnaît et accepte et définir leurs rôles ».

L'adhésion d'organisations au sein de cette catégorie est régie par les Accords 5/95 et 12/97.

S'agissant des entités du secteur privé, la pratique consiste à faciliter une catégorie de membres « partiels » ou « affiliés ». ⁸ À titre d'exemple, l'Organisation mondiale du Tourisme inclut dans la catégorie de membres affiliés des « entités commerciales » (publiques ou privées) ⁹. Une catégorie similaire est prévue par l'Institut européen des Forêts (EFI). L'EFI, en vertu de la Convention sur l'Institut européen des Forêts ¹⁰ prévoit des membres, membres associés et affiliés, ce dernier statut étant accordé aux institutions non européennes. Au sein de cette structure l'organisation est financée par les droits d'adhésion des membres associés et affiliés et les contributions volontaires des membres à part entière. Les membres affiliés ne participent pas au processus de prise de décisions.

La catégorie de membre partiel a aussi été appliquée pour admettre des non membres en tant que membres à part entière de certains organes sans être membre de l'organisation mère ¹¹. C'est particulièrement le cas lorsque « pour des raisons politiques, tous les États ne peuvent pas être membres de l'organisation » ¹². Le projet de Statuts de l'ADCC envisage la manière dont l'adhésion sera accordée au sein de l'Article 6. Les membres potentiels, qui ne sont ni membres à part entière ni membres associés et qui ne sont pas couverts par le statut d'observateurs, sont pris en compte dans l'Article 6.4 comme suit :

⁸ Supra.

⁹ L'Article 7(4) Statuts de l'Organisation mondiale du tourisme, adoptés par l'Assemblée générale extraordinaire de l'IUOTO tenue à Mexico, du 17 au 28 septembre 1970 et entrés en vigueur le 2 janvier 1975. L'Article 25 des Statuts stipule que l'organisation sera financée par ses membres à part entière, associés et affiliés conformément à une échelle d'évaluation convenue

¹⁰ Fait à Joensuu, en Finlande, le 28 août 2003.

¹¹ Par exemple au sein des Nations Unies.

¹² Schermers, H.G. and Blokker, Niels, (2003). *International Institutional Law*, IV^e édition, Leiden.

« D'autres organisations représentant l'industrie de croisière ou pouvant faire une contribution importante au travail de l'Association peuvent devenir membres observateurs à condition que leur candidature soit approuvée par l'Assemblée générale par une majorité de deux tiers des membres à part entière. »

C'est une formule qui peut être appliquée à l'ADCC en tant que sous-entité de l'AEC. On peut aussi envisager d'ajouter les catégories de membres partiels ou affiliés pour incarner des types d'entités spécifiques comme les personnes morales. À cet égard, une telle adhésion peut être accordée de la manière prescrite pour l'adhésion d'observateurs, la distinction étant le type d'entité prise en compte.

S'agissant des contributions à payer, ces dernières peuvent être calculées en utilisant la formule de l'AEC. Comme discuté ci-dessus relativement à l'expérience de la CMC, les droits d'adhésion constituent un élément critique à des fins de durabilité. Par conséquent, une option serait d'inclure une structure de droits d'adhésion qui faciliterait les contributions de toutes les catégories de membres.

Un autre aspect à étudier a trait aux droits qui seraient aux membres. Les organes directeurs des organisations sont généralement composés de membres à part entière et de membres associés comme prévu dans le projet de Statuts de l'ADCC (Article 7). Cela peut être maintenu.

Par conséquent, l'adhésion au sein de l'ADCC en tant que sous-entité de l'AEC peut être maintenue en conformité avec le Projet de Statuts avec trois catégories de membres, ou les catégories peuvent être élargies pour faire la distinction entre les entités commerciales et autres membres potentiels. Les droits de vote peuvent être maintenus dans le cas des membres à part entière et associés.

En ce qui concerne les droits d'adhésion, la structure peut englober toutes les catégories de membres ou fonctionner de la même manière que la CMC où le financement provient des contributions volontaires.

5. Conclusion

La participation au tourisme, et par extension au tourisme de croisière, a comme principaux objectifs d'optimiser les recettes ainsi que les opportunités d'emploi et d'entrepreneuriat générées par le secteur. Pour plusieurs pays, les dépenses des visiteurs pour la nourriture et la boisson, le transport local, le divertissement et les achats constituent un pilier important de leurs économies, créant des emplois et des opportunités de développement qui sont d'une grande nécessité. Outre les bénéfices liés au tourisme de croisière, l'industrie a été critiquée pour ses impacts négatifs, qui comprennent : la dégradation de l'environnement et la congestion dues à l'accroissement de la taille des navires de croisière et à l'augmentation du nombre de postes d'amarrage disponibles dans la Caraïbe ; le surpeuplement et la surexploitation de sites écologiquement et culturellement sensibles ; et les recettes relativement basses générées par les touristes de croisière comparativement aux visiteurs terrestres et ceux séjournant plus de 24 heures.

D'autres implications qui limitent le plein potentiel du secteur régional du tourisme de croisière concernent le fait que l'industrie des croisières est très concentrée et dominée par trois compagnies, à savoir : Carnival, la plus grande compagnie de croisière qui opère 12 croisiéristes

majeurs ; Royal Caribbean, qui comprend Royal Caribbean et le groupe de navires Celebrity Cruises ; et Star Cruises qui comprend quatre croisiéristes internationaux, ainsi que les bateaux de croisière nord-américains récemment établis NCL.¹³ Ces quelques compagnies ont créé plusieurs groupes d'intérêt pour promouvoir leurs intérêts et ceux d'autres compagnies de croisière.

Pour la région, la *Florida Caribbean Cruise Association* (FCCA) est une association commerciale, composée de 13 croisiéristes membres, qui promeut l'industrie des croisières et qui est le porte-parole des questions concernant la législation, les taxes, la sûreté et sécurité dans les ports, etc. Les croisiéristes membres de la FCCA constituent la principale source de passagers pour la Caraïbe, déployant actuellement plus de 100 navires dans la Caraïbe. En tant qu'association commerciale axée sur la Caraïbe et l'Amérique latine, la FCCA traite, avec les gouvernements, les ports et le secteur privé, différents aspects de la promotion et des négociations.

En revanche, ni les Gouvernements ni les autorités portuaires de la Caraïbe n'ont établi d'association régionale de ports de croisière. Les chercheurs de l'industrie ont constaté que « vu que la région de la Caraïbe ne bénéficie pas d'une position unifiée, les ports ou pays individuels ont une position de négociation affaiblie ». En 2003 Adam Dunlop a recommandé que la région développe une approche commune du tourisme de croisière, « pour accroître le pouvoir de négociation collectif des destinations dans leurs négociations avec les croisières et optimiser les dépenses à terre par les passagers des croisières, établir des normes environnementales pour les opérations des croisières, et des mécanismes pour accroître les bénéfices des activités de croisière pour les économies nationales ».¹⁴ Ensuite, en 2004, le Conseil mondial du Tourisme et des Voyages (WTTC) a exhorté les autorités régionales des États de la Caraïbe « à développer et à convenir d'une politique régionale de tourisme de croisière ».¹⁵

L'initiative de l'ADCC a été conçue en tant que réponse destinée à optimiser les bénéfices potentiels à tirer du tourisme de croisière tout en servant de plate-forme pour aborder et atténuer ses impacts négatifs. Le projet ADCC et les initiatives connexes pour renforcer le tourisme de croisière dans la région correspondent à un processus intensif, détaillé et global comportant environ 6 ans d'efforts concentrés et d'interventions par les membres de l'AEC et le Secrétariat. Ce travail formateur reste pertinent en tant que moyen pour établir les bases pour une collaboration et un dialogue futurs entre les États membres dans le domaine du tourisme de croisière.

La question du tourisme de croisière est un thème sensible du point de vue politique et de nombreuses tentatives ont été faites dans le passé pour aborder le thème avec peu de succès. Une évaluation critique de la participation des États membres aux cycles de réunions de l'ADCC-GT permet de tirer les conclusions suivantes.

¹³ **Carnival Corporation** comprend Carnival Cruise Lines, Princess, Holland America Line, Costa Cruise, P&O Cruises, AIDA, Cunard, Ocean Village, P&O Australia, Swan Hellenic, Seabourn and Windstar ; **Royal Caribbean International** comprend Royal Caribbean Cruises et Celebrity ; **Star Cruises** comprend Star Cruises, Norwegian Cruise Line, Orient Lines et les Croisières nord-américaines récemment établies battant pavillon des États-Unis.

¹⁴ Dunlop, A. (2003), *Tourism Services Negotiation Issues: Implications for CARIFORUM countries*. CRNM, Barbade.

¹⁵ WTTC, (2004), *The Caribbean. The Impact of Travel & Tourism on Jobs and the Economy*. Londres, Royaume-Uni.

Des 28 États membres et membres associés de l'AEC, 11 pays ont été représentés aux réunions de l'ADCC-GT. Ces 11 États membres constituent un group central uniforme composé principalement du Bureau exécutif de l'ADCC-GT. En termes généraux 39% des membres de l'AEC ont assisté aux échanges du Groupe de travail.

En termes de participation des Observateurs fondateurs, on constate une différence de niveau d'engagement : le SITCA a fourni des contributions individuelles et collectives de ses membres, tandis que l'OTC a participé en tant qu'Observateur au processus de discussions, dans le but de fournir à ses membres les informations pertinentes. Il a été précisé que les membres de l'OTC participeraient au dialogue à titre individuel.

Relativement à la rétroaction reçue des États membres concernant le cadre constitutif et opérationnel de l'ADCC, des 28 États membres et membres associés de l'AEC environ 12 pays ont contribué à la discussion des documents préliminaires. En tant que pourcentage 43% des membres de l'AEC ont fourni des apports ou des commentaires dans le cadre du processus en vue de la création de l'ADCC au cours de la période précitée.

Au cas où la création de l'ADCC serait poursuivie, il conviendra d'établir si des modalités devront être étudiées pour assurer une représentation et une appropriation plus larges des membres dans de futures initiatives de ce genre.

Le dialogue concernant la création de l'ADCC n'a pas été finalisé jusqu'à présent notamment à cause des limitations/questions non résolues de financement, droits d'adhésion, structure et organes de l'ADCC et leurs fonctions respectives, ainsi que d'autres aspects organisationnels. Toutefois, il convient de noter que cette initiative a réussi à porter les questions liées au **tourisme de croisière** au premier plan des discussions de politique régionale, permettant ainsi à l'ADCC de recevoir l'attention des Ministres du Tourisme et responsables politiques de la région, aussi bien à travers la rétroaction sur les documents de projet que la participation aux réunions de l'ADCC. Les activités de sensibilisation ont également contribué à ce que l'AEC soit félicitée par les partenaires régionaux, dont la Communauté de la Caraïbe (CARICOM) et le Système d'Intégration centraméricaine (SICA), pour ses efforts. En effet l'ADCC est reconnue et appuyée en tant que stratégie cohésive pratique et viable pour aborder le tourisme de croisière à l'échelle régionale.

Le tourisme de croisière est par nature extrêmement instable et affecté par des facteurs macroéconomiques externes, y compris les conditions économiques dans les pays d'origine, les prix de l'énergie, les évolutions géopolitiques et les taux de change de la monnaie (USD). Au niveau micro, l'image de l'industrie elle-même et la perception du consommateur sur la région et/ou les destinations sont des facteurs clés qui sont affectés par les incidents à bord, les accidents en mer comme le récent naufrage du Costa Concordia, et le climat politique et socioéconomique des différentes destinations, y compris les menaces des catastrophes naturelles. On ne saurait trop insister sur l'importance pour les pays de se tenir au courant de ces facteurs et des tendances et pratiques émergentes, actualités et événements, de la rétroaction et des préférences des consommateurs, ainsi que la manière dont ces dernières donnent lieu à des changements de la demande et de la participation au marché. À cet égard, la région de la Grande Caraïbe, c.-à-d. l'AEC, a un rôle et une opportunité de poursuivre ses efforts pour promouvoir la coopération et le dialogue dans le domaine du tourisme de croisière pour le partage de connaissances et de meilleures pratiques, ainsi que pour le renforcement des capacités.

6. Recommandations sur la Marche à suivre

Afin d'aborder la question de la marche à suivre concernant l'ADCC, il convient de réfléchir au besoin d'une coopération continue dans le domaine du tourisme de croisière, qui constitue un mandat important des États membres, et qui reste très pertinent à l'heure actuelle. Compte tenu aussi de la pertinence précitée du Tourisme de croisière pour le secteur régional des Voyages et du Tourisme, outre les opportunités et défis liés à la mise en place de l'ADCC, les contraintes budgétaires des États membres et les limitations financières et de ressources humaines au sein de l'AEC, les recommandations du Secrétariat sont comme suit :

❖ Propositions concernant la poursuite des discussions sur la mise en place de l'ADCC

Considérant que systématiquement moins de 50% des membres de l'AEC ont participé aux réunions ou transmis des commentaires écrits dans les délibérations concernant l'ADCC, il est recommandé que les pays expriment sans équivoque leur intérêt, engagement et niveau d'implication dans le processus de développement et de maintien de cet organe.

Il est suggéré que la position des États membres concernant la poursuite des discussions sur la création de l'ADCC se conforme à l'Article 22 de l'Accord 9/95 du Conseil des ministres qui traite les « Décisions sur les questions de fond et de procédure » (« les décisions sur les questions de fond seront adoptées par consensus des membres participants. Les questions de procédure seront déterminées par une majorité de deux-tiers des membres présents et votants »).

Outre les aspects précités, il conviendra de rechercher une approche plus large de la participation au dialogue sur le tourisme de croisière en étudiant la possibilité d'inclure les parties-prenantes, telles que les autorités portuaires et d'Immigration, dans l'ensemble logistique du secteur du tourisme de croisière.

❖ Propositions concernant la forme juridique et institutionnelle de l'ADCC

S'il est décidé de poursuivre les discussions sur la création de l'ADCC, considérant qu'il a été convenu que l'ADCC serait établie comme une entité sous l'égide de l'AEC, il est recommandé de :

1. Décider si l'ADCC aura un statut similaire à celui de la Commission de la Mer des Caraïbes (CMC), c.-à-d. disposer de sa propre structure de gouvernance et déployer ses propres efforts de mobilisation de ressources, étant donné que la CMC n'est pas financée par le budget de l'AEC.
2. Une autre option serait d'envisager l'inclusion du dialogue et de la coopération au niveau régional sur le Tourisme de croisière en tant que thème permanent dans le point de l'ordre du jour relatif au Tourisme Multidestination. Cette option aurait pour effet d'incorporer le Tourisme de croisière dans le programme de travail du Comité spécial sur le Tourisme durable. Le financement pour les projets ou activités serait obtenu à travers les modalités traditionnelles.

❖ Propositions concernant le programme de l'ADCC et les initiatives futures de tourisme de croisière

En fonction du format juridique confirmé, il est recommandé de :

1. Étudier les options pour obtenir plus de données universitaires ou fondées sur la connaissance à travers des études, symposiums ou enquêtes etc., sur les questions d'intérêt mutuel pour les destinations dans la région, afin de faciliter le dialogue et la coopération permanents sur le tourisme de croisière dans la Grande Caraïbe ;
2. Cela signifierait que si une Association ou Commission est toujours envisagée, la discussion du cadre opérationnel devra être poursuivie.

N.B. : Il est rappelé qu'afin de renforcer les efforts déployés pour le dialogue et la coopération au niveau régional dans le domaine du Tourisme de croisière, le Secrétariat a présenté un projet « Tourisme de croisière et Renforcement des Entreprises dans la Grande Caraïbe : Opportunités pour les Femmes ». Cette initiative a comme objectif primordial de sensibiliser le public aux potentialités et de fournir des informations, outils et stratégies pour améliorer la compétitivité et optimiser les opportunités entrepreneuriales pour les femmes, générées par le tourisme en général et le tourisme de croisière en particulier.

Les principales composantes du projet sont : la réalisation d'une étude et le développement d'un Programme de formation portant sur les femmes ayant des MPME dans le secteur du tourisme ; et ultérieurement la réalisation d'un Atelier et Symposium de Formation régionale. Ce projet aidera à souligner l'importance du tourisme, plus spécifiquement du tourisme de croisière, en tant que moteur pour l'accroissement du commerce tout en exploitant sa capacité à contribuer au développement socioéconomique des groupes vulnérables, des MPME et des femmes. Le projet a été présenté aux bailleurs de fonds en vue d'un financement éventuel.

❖ Propositions concernant le processus de mise en œuvre et prochaines démarches

Option 1.

Selon les recommandations précitées concernant la poursuite de cette initiative et la nature juridique à envisager, on peut recommander que l'ADCC-GT retienne sa structure et dirige le dialogue et la coopération de l'AEC pour obtenir la mise en œuvre de l'initiative de l'ADCC. À cet égard, l'approche suivante sera adoptée :

1. Le Bureau exécutif de l'ADCC-GT convoque une réunion durant les quatre (4) prochains mois, de préférence avant avril 2013, après réception de ce rapport. Cette réunion peut être facilitée par voie électronique ;
2. Le Bureau exécutif de l'ADCC-GT convient des modalités pour exécuter les propositions présentées dans le rapport sur la marche à suivre, qui sera diffusé aux États membres pour leur rétroaction durant une période d'un (1) mois. Un rapport incorporant la rétroaction des États membres sera présenté par la présidence de l'ADCC-GT à la XXIV^e Réunion du Comité spécial sur le Tourisme durable (CSTD-24) et au Conseil des ministres ;

3. La présidence de l'ADCC-GT, en collaboration avec le Secrétariat, prépare un rapport incorporant les commentaires des États membres et soumet également, dans un projet d'Accord ministériel sur l'ADCC, les décisions concernant la forme ou nature juridique de l'ADCC et la marche à suivre, pour présentation à la prochaine réunion du Conseil des ministres de l'AEC. Le Conseil des ministres appuiera cette décision en approuvant l'Accord ministériel de l'AEC.
4. La future présidence de l'ADCC-GT, ainsi que sa structure et composition, est examinée et convenue à l'occasion de la XXIV^e Réunion du CSTD.

Option 2.

Inversement, une autre approche consiste à dissoudre l'ADCC-GT actuelle car l'initiative sera intégrée dans le domaine programmatique du Tourisme Multidestination et discutée dans le contexte du Comité spécial.

Enfin, pour résumer, les options présentées sont fournies dans un effort pour faciliter la participation des membres de l'AEC et à la longue pour optimiser les bénéfices que les États membres et membres associés pourront tirer d'un effort concerté dans le domaine du tourisme de croisière.

La matrice ci-dessous est développée pour faciliter la rétroaction des États membres et membres associés sur les propositions concernant l'orientation future de la discussion et les efforts en vue de la création de l'Association des Destinations de Croisières de la Caraïbe.

Matrice pour faciliter la Rétroaction des États membres et membres associés sur les propositions concernant l'orientation future de la discussion et les efforts en vue de la Création de l'Association des Destinations de Croisières de la Caraïbe

CRÉATION DE L'ASSOCIATION DES DESTINATIONS DE CROISIÈRES DE LA CARAÏBE					
POSITION DES PAYS SUR LA MARCHÉ À SUIVRE					
DÉCISION SUR	OPTIONS	RÉTROACTION DES PAYS MEMBRES			
		ACCORD	DÉSACCORD	ABSTENTION	AUTRE (FOURNIR DES COMMENTAIRES)
<u>1. Propositions concernant la poursuite des discussions sur la création de l'ADCC</u>	A. Poursuivre les discussions sur la création de l'ADCC.				
	B. Poursuivre l'Initiative régionale sur le Dialogue et la Coopération dans le domaine du Tourisme de croisière.				
	C. Étudier une approche plus large de la participation au dialogue sur le Tourisme de croisière, en intégrant les parties prenantes, par exemple les autorités portuaires et d'immigration, dans l'aspect logistique.				
<u>2. Propositions concernant la forme juridique et institutionnelle de l'ADCC</u>	A. Mettre en place l'ADCC à l'instar de la Commission de la Mer des Caraïbes (CMC), avec sa propre structure de gouvernance et déployant ses propres efforts de mobilisation de ressources.				
	B. Incorporer le tourisme de croisière comme un point permanent de l'ordre du jour relatif au Tourisme				

	Multidestination dans le Programme de travail sur le Tourisme durable de l'AEC.				
<u>3. Propositions concernant l'agenda de l'ADCC / initiatives futures de tourisme de croisière</u>	A. Obtenir plus de données universitaires ou fondées sur la connaissance à travers des études, symposiums ou enquêtes etc., sur les questions d'intérêt mutuel pour les destinations dans la région, afin de faciliter le dialogue et la coopération permanents sur le tourisme de croisière dans la Grande Caraïbe.				
	B. Poursuivre la discussion sur le cadre opérationnel de l'ADCC, si une Commission est envisagée.				
<u>4. Propositions concernant le processus de mise en œuvre et les prochaines démarches</u>	A. Maintenir la structure de l'ADCC-GT qui dirigera le dialogue et la coopération au sein de l'AEC en vue d'obtenir la mise en œuvre de l'initiative de l'ADCC.				
	B. Dissoudre l'ADCC-GT actuelle car le tourisme de croisière sera intégré dans le domaine programmatique du Tourisme Multidestination et discuté dans le cadre du Comité spécial.				