

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44(0)20 7735 7611

Télécopieur : +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1405/Rev.2  
25 mai 2012

**DIRECTIVES INTÉRIMAIRES RÉVISÉES À L'INTENTION DES PROPRIÉTAIRES,  
DES EXPLOITANTS ET DES CAPITAINES DE NAVIRES SUR L'UTILISATION  
DE PERSONNEL DE SÛRETÉ ARMÉ SOUS CONTRAT PRIVÉ À BORD  
DE NAVIRES SE TROUVANT DANS LA ZONE À HAUT RISQUE<sup>1</sup>**

1 À sa quatre-vingt-neuvième session (11-20 mai 2011), le Comité de la sécurité maritime a approuvé les Directives intérimaires à l'intention des propriétaires, des exploitants et des capitaines de navires sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans la zone à haut risque.

2 Étant donné l'importance et le caractère urgent de la question et la nécessité d'achever et de promulguer le plus tôt possible des directives détaillées, le Comité a approuvé et le Conseil a autorisé la tenue d'une réunion intersessions du Groupe de travail sur la sûreté maritime et la piraterie (13-15 septembre 2011) afin de mettre ces directives à jour.

3 Le Comité de la sécurité maritime a donc révisé les Directives intérimaires à sa quatre-vingt-dixième session (16-25 mai 2012), pour tenir compte des modifications à apporter à la suite de l'élaboration des directives intérimaires à l'intention des sociétés privées de sûreté maritime, lesquelles figurent dans la circulaire MSC.1/Circ.1443, qui a trait aux directives intérimaires à l'intention des sociétés privées de sûreté maritime fournissant du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires dans la zone à haut risque.

4 Le texte révisé des Directives intérimaires à l'intention des propriétaires, des exploitants et des capitaines de navires sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans la zone à haut risque est reproduit en annexe.

5 Les Directives intérimaires révisées ci-jointes devraient être lues conjointement avec les recommandations intérimaires qui figurent dans la circulaire MSC.1/Circ.1443, dans la circulaire MSC.1/Circ.1406/Rev.2 contenant le texte révisé des Recommandations intérimaires à l'intention des États du pavillon sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans la zone à haut risque et dans la circulaire MSC.1/Circ.1408/Rev.1 contenant les Recommandations intérimaires à l'intention des États du port et des États côtiers sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans la zone à haut risque<sup>2</sup>, ainsi que les renseignements communiqués dans la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2 contenant le Questionnaire sur les renseignements ayant trait aux prescriptions des États du port et des États côtiers à propos du personnel de sûreté

<sup>1</sup> Zone à haut risque : zone définie dans les Meilleures pratiques de gestion pour la protection contre les pirates basés en Somalie (MSC.1/Circ.1339), sauf si cette zone est autrement définie par l'État du pavillon.

<sup>2</sup> Telles qu'elles pourraient être révisées.

armé sous contrat privé à bord des navires, et les autres recommandations et directives élaborées par l'Organisation pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

6 Les Gouvernements Membres sont instamment priés de porter la présente circulaire à l'attention de l'ensemble des organismes nationaux qui traitent de la lutte contre la piraterie, des propriétaires de navires, des exploitants de navires, des compagnies maritimes, des capitaines et des équipages de navires.

7 Les Gouvernements Membres sont instamment priés également de prendre les mesures qui pourraient être nécessaires pour appliquer, selon qu'il convient, les Directives intérimaires révisées qui figurent en annexe.

8 Les Gouvernements Membres et les organisations internationales et non gouvernementales dotées du statut consultatif sont invités à porter à l'attention du Comité, dès que possible, les résultats de l'expérience acquise dans l'utilisation des Directives intérimaires révisées, pour l'aider à se prononcer sur les mesures qu'il y aurait lieu de prendre.

9 La circulaire MSC.1/Circ.1405/Rev.1 est annulée par la présente.

\*\*\*

## ANNEXE

### DIRECTIVES INTÉRIMAIRES RÉVISÉES À L'INTENTION DES PROPRIÉTAIRES, DES EXPLOITANTS ET DES CAPITAINES DE NAVIRES SUR L'UTILISATION DE PERSONNEL DE SÛRETÉ ARMÉ SOUS CONTRAT PRIVÉ À BORD DE NAVIRES SE TROUVANT DANS LA ZONE À HAUT RISQUE<sup>1</sup>

#### 1 Introduction

1.1 La menace accrue contre les navires de commerce que constituent les pirates opérant depuis la Somalie a donné lieu à un recours de plus en plus répandu à des gardes armés et à un accroissement notable du nombre de sociétés proposant des services de sûreté maritime faisant intervenir du personnel armé aux navires qui transitent dans la zone à haut risque. S'il est vrai que l'Organisation n'approuve pas le recours à du personnel de sûreté armé sous contrat privé (PCASP), elle reconnaît que les compagnies maritimes ont du mal à identifier des prestataires privés de gardes de sûreté armés qui soient professionnels et dignes de confiance.

1.2 La décision d'employer du PCASP à bord des navires est difficile à prendre pour un propriétaire de navire. L'absence de réglementation applicable et l'autoréglementation du secteur, conjuguées aux prescriptions juridiques complexes qui régissent le transport, le port et l'utilisation légitimes des armes à feu<sup>2</sup>, suscitent des préoccupations. La situation est encore compliquée par la croissance rapide du nombre de sociétés privées de sûreté maritime (PMSC) et les doutes quant aux capacités et à la maturité de certaines d'entre elles. Il existe des variations considérables en termes de compétence et de qualité entre les multiples services de sûreté qui sont proposés sur le marché.

1.3 Les présentes Directives visent à aider les propriétaires, les exploitants et les capitaines de navires qui envisagent de recourir à du PCASP chargé, à bord des navires, d'assurer une protection supplémentaire contre les actes de piraterie.

1.4 Il est important de noter que l'État du pavillon exerce sa compétence sur ses navires, et donc que la réglementation et la législation imposées par l'État du pavillon en matière de recours à des PMSC et du PCASP s'appliquent auxdits navires. En outre, il est aussi important de noter que la législation des États du port et des États côtiers peut aussi s'appliquer auxdits navires.

1.5 Le recours à du PCASP ne devrait pas être considéré comme une variante des Meilleures pratiques de gestion et d'autres mesures de protection. La présence de gardes armés à bord des navires pour assurer la sûreté du navire et de son équipage et les protéger ne devrait être envisagée qu'à la suite d'une évaluation des risques. Il est également important que le capitaine soit associé à la prise de décisions.

#### 2 Définitions

*Zone à haut risque* : zone définie dans les Meilleures pratiques de gestion, sauf si elle est autrement définie par l'État du pavillon.

---

<sup>1</sup> Zone à haut risque : zone définie dans les Meilleures pratiques de gestion pour la protection contre les pirates basés en Somalie (MSC.1/Circ.1339), sauf si cette zone est autrement définie par l'État du pavillon.

<sup>2</sup> Dans les présentes Directives, toute référence à des armes à feu inclut les munitions, consommables, pièces de rechange et matériel d'entretien connexes destinés à être utilisés par le PCASP et toute référence au matériel de sûreté inclut le matériel de protection et de communication destiné à être utilisé par le PCASP.

*Société privée de sûreté maritime (PMSC)* : société privée qui fournit du personnel de sûreté, armé et non armé, pour assurer la protection à bord contre les actes de piraterie.

*Personnel de sûreté armé sous contrat privé (PCASP)* : employés armés d'une société privée de sûreté maritime.

### **3 Évaluation des risques**

3.1 Les propriétaires de navires devraient s'assurer que l'État du pavillon est consulté dans les meilleurs délais lorsqu'ils envisagent de poster du PCASP à bord de leur navire, de manière qu'il soit satisfait à toute prescription réglementaire.

3.2 Le recours à du PCASP dans la zone à haut risque est une décision qui incombe à chaque propriétaire de navire, à l'issue d'une évaluation approfondie des risques et une fois qu'il a épuisé tous les autres moyens pratiques d'autoprotection.

3.3 L'évaluation des risques devrait prévoir et décrire les facteurs et considérations ci-après, avant que la décision soit prise de prendre de telles mesures :

- .1 la sûreté, la sécurité et la protection du navire et de l'équipage;
- .2 la question de savoir si tous les moyens pratiques d'autoprotection ont été effectivement appliqués au préalable;
- .3 l'usage potentiellement incorrect des armes à feu, qui entraînerait des lésions corporelles ou la mort;
- .4 le risque d'accidents imprévus;
- .5 les questions liées à la responsabilité;
- .6 le risque d'escalade de la situation en question; et
- .7 le respect du droit international et de la législation nationale.

### **4 Critères de sélection des PMSC**

4.1 Comme avec tout autre type de sous-traitant, il est important de satisfaire au devoir général de vigilance, ce qui implique normalement de conduire une enquête et d'obtenir les renseignements suivants :

- .1 structure de la société et siège social;
- .2 propriétaires de la société;
- .3 situation financière (par exemple comptes annuels/références bancaires);
- .4 étendue de la couverture d'assurance (en particulier si elle couvre les risques de responsabilité civile);
- .5 expérience des cadres supérieurs de la direction; et
- .6 indicateurs de la gestion de la qualité - par exemple homologation ISO.

### Renseignements de base sur les PMSC

4.2 Pour évaluer la capacité de la PMSC à s'acquitter de la tâche qu'il est proposé de lui confier, il faudrait mener une enquête approfondie à son sujet, en particulier en l'absence d'un régime d'homologation fiable de ladite société.

4.3 La PMSC devrait pouvoir apporter des preuves écrites, notamment, des éléments suivants :

- .1 l'expérience maritime (par opposition à une expérience à terre);
- .2 les procédures écrites de gestion, notamment les compétences principales de l'équipe, la structure hiérarchique, le changement de commandement, la responsabilité en matière de secours aux personnes;
- .3 la compréhension des obligations incombant à l'État du pavillon, à l'État du port et à l'État côtier eu égard au port et à l'usage d'armes à feu;
- .4 la disponibilité de témoignages/de références écrits émanant de précédents clients du secteur maritime;
- .5 la disponibilité de preuves écrites attestant que les armes à feu sont fournies, entreposées, portées, utilisées, transportées, embarquées et débarquées en toute légalité;
- .6 la compréhension de la menace constituée par les pirates opérant à partir de la Somalie, y compris les opérations militaires menées dans la zone et le moyen d'actualiser les connaissances;
- .7 la compréhension des Meilleures pratiques de gestion et, en particulier, des mesures de protection des navires; et
- .8 l'accès à un service de conseil juridique compétent dans le domaine maritime (par exemple conseillers "maison"/conseillers juridiques externes) 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

### Sélection et validation de la PMSC

4.4 Comme la qualité de l'exécution du service dépend dans une large mesure de la qualité et de l'expérience des individus qui constituent l'équipe du PCASP à bord du navire, la qualité de la sélection et de la validation de l'équipe est essentielle. La PMSC devrait démontrer qu'elle est dotée de principes et de procédures internes écrits et vérifiables qui lui permettent de déterminer si ses employés possèdent les qualités requises.

4.5 La PMSC devrait pouvoir apporter des preuves écrites comprenant les éléments suivants :

- .1 la vérification des casiers judiciaires;
- .2 la vérification des antécédents professionnels;
- .3 la vérification des antécédents auprès des forces armées et des services de police, le cas échéant;

- .4 la vérification des dossiers d'aptitude médicale, physique et mentale du personnel (y compris la détection régulière de l'usage de stupéfiants et de la consommation d'alcool);
- .5 la mise en place d'un système vérifiable destiné à garantir que le personnel possède en permanence les qualités requises;
- .6 la preuve écrite de l'expérience pertinente et les certificats relatifs à l'utilisation et au port des armes à feu qui seront déployées; et
- .7 les systèmes permettant de délivrer des pièces d'identité sécurisées, des documents de voyage et des visas.

#### Formation du PCASP

4.6 Comme la qualité de la formation professionnelle dispensée au PCASP revêt une importance capitale, le propriétaire du navire devrait vérifier que la PMSC a mis en place des procédures de formation adéquates. Les dossiers de cette formation devraient démontrer de manière convaincante que le PCASP a acquis les connaissances et les compétences appropriées.

4.7 La PMSC devrait pouvoir apporter la preuve écrite, notamment, des éléments suivants :

- .1 les dossiers de formation exhaustifs et détaillés, concernant à la fois la formation initiale et la remise à niveau, disponibles pour inspection;
- .2 sous réserve de toute prescription supplémentaire de l'État du pavillon, le PCASP a reçu, au moins, une formation de familiarisation à bord du navire, incluant les protocoles de communication;
- .3 le personnel doit être formé et qualifié conformément à des normes attestées de la société eu égard au recours approprié à la force selon des principes reconnus/des directives reconnues par l'État du pavillon;
- .4 le personnel doit être formé pour pouvoir utiliser les armes à feu spécifiques et autre matériel de sûreté qui seront utilisés sur les navires à bord desquels il sera déployé;
- .5 le personnel doit recevoir une formation médicale conformément à une norme internationale reconnue; et
- .6 le personnel doit recevoir une formation et/ou une familiarisation appropriées relatives à la référence particulière au type de navire, à l'endroit où le navire sera exploité et aux dispositions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) et des Meilleures pratiques de gestion.

## **5 Considérations relatives à la fourniture du service**

### Assurance

5.1 Les propriétaires devraient vérifier que la PMSC a souscrit une assurance pour elle-même, pour son personnel, ainsi qu'une assurance de responsabilité civile et que les conditions dans lesquelles elle intervient ne portent pas préjudice et ne risquent pas de porter préjudice à la couverture d'assurance des propriétaires de navires.

### Assurance souscrite par les propriétaires de navires

5.2 Le montant des garanties, des pertes et des dépenses liées au déploiement de PCASP peut avoir une incidence sur la couverture des biens et de la responsabilité souscrite par le propriétaire du navire. Il est vivement recommandé aux propriétaires de navires de consulter leurs assureurs avant de faire appel à du PCASP, afin d'évaluer l'effet que cela pourrait avoir sur leur couverture d'assurance, en particulier du fait que cet aspect est lié à l'assurance pour engagement armé et responsabilité souscrite par la PMSC.

### Assurance souscrite par la PMSC

5.3 La PMSC devrait apporter la preuve qu'elle a souscrit et qu'elle conservera, pour la durée du contrat :

- .1 une couverture d'assurance responsabilité à l'égard du public et de l'employeur d'un niveau approprié, comme il est requis par le propriétaire du navire; et
- .2 une assurance individuelle contre les accidents, qui couvrira les dépenses médicales, l'hospitalisation et le rapatriement.

5.4 La PMSC devrait assurer le personnel appelé à porter et à utiliser des armes à feu, lors de ces voyages, contre les risques d'accident, de lésions corporelles et de sinistre qui résulteraient de l'utilisation d'armes à feu et contre la responsabilité à l'égard de toute créance qui pourrait être entraînée par le port et/ou l'utilisation abusive, par imprudence ou à dessein, d'armes à feu.

5.5 Il est capital que les propriétaires de navires, les affréteurs et les assureurs revoient toutes les dispositions de leurs contrats d'affrètement et polices d'assurance afin de vérifier que les questions soulevées y sont traitées comme il se doit.

### Taille, composition et équipement de l'équipe

5.6 La taille, la composition et l'équipement de l'équipe devraient être étudiés soigneusement et convenus selon qu'il convient par le propriétaire de navires qui fait appel aux services de la PMSC. Les éléments à prendre en considération sont notamment les suivants :

- .1 **Taille de l'équipe** – les facteurs déterminants sont notamment la durée estimative du passage en transit du navire, l'évaluation des dangers la plus récente, les tâches dont doit s'acquitter l'équipe (viendra-t-elle renforcer le nombre d'hommes de veille, aidera-t-elle à mettre en place des mesures d'autoprotection ?) ainsi que les dimensions et le type du navire, sa vitesse et son franc-bord. L'analyse devrait indiquer le nombre minimum de personnes devant composer l'équipe de sûreté, compte tenu de la nécessité que la protection continue d'être assurée en cas de blessures ou de maladie.
- .2 **Certificat de sécurité du navire** – le nombre de PCASP, plus celui des membres d'équipage ne devrait pas être supérieur aux effectifs spécifiés dans le Certificat de sécurité du navire. S'il est impossible de satisfaire aux prescriptions du Certificat de sécurité du navire en raison de l'embarquement de personnel de sûreté, il conviendrait de consulter l'Administration du pavillon.
- .3 **Composition** – il est important d'établir une hiérarchie adéquate au sein du PCASP à bord, l'expérience et les compétences des membres de l'équipe devant se compléter. Le chef d'équipe devrait être en mesure d'évaluer la

vulnérabilité du navire et les risques et être capable de donner des conseils sur les mesures de protection du navire. Il est recommandé que l'un des membres de l'équipe soit qualifié pour administrer les premiers secours.

- .4 **Équipement requis** – les facteurs déterminants sont notamment la durée estimative du passage en transit du navire, l'évaluation des dangers la plus récente, les tâches dont doit s'acquitter l'équipe (viendra-t-elle renforcer le nombre d'hommes de veille, utilisera-t-elle du matériel de vision diurne et nocturne, aidera-t-elle à mettre en place des mesures d'autoprotection ?) ainsi que les dimensions et le type du navire. Il est recommandé de prévoir du matériel médical perfectionné.
- .5 **Armes à feu** – le type d'armes à feu approprié pour une utilisation conforme à la législation nationale de l'État du pavillon applicable au type, au port et à l'utilisation d'armes à feu par le PCASP, afin d'assurer un niveau de dissuasion précis et progressif, à distance.

#### Commandement et contrôle

5.7 Le propriétaire/exploitant de navires qui fait appel à une PMSC devrait veiller à ce que la structure de commandement et de contrôle qui établit les liens entre l'exploitant du navire, le capitaine, les officiers à bord du navire et le chef de l'équipe soit bien définie et documentée.

5.8 Par ailleurs, avant l'embarquement du PCASP, le propriétaire du navire devrait s'assurer que le capitaine et l'équipage sont informés et que des exercices sont planifiés et organisés afin que les rôles et responsabilités soient compris par tout le personnel de bord avant l'entrée du navire dans la zone à haut risque.

5.9 Pour que la structure de commandement et de contrôle soit définie avec la clarté nécessaire, les documents devraient comprendre :

- .1 une déclaration claire selon laquelle il est reconnu que le capitaine conserve à tout moment le commandement et garde l'autorité absolue à bord et une procédure convenue pour le cas où le capitaine serait indisponible;
- .2 un ensemble bien documenté de procédures de gouvernance spécifiques au navire et au voyage, notamment, pour les procédures relatives à la conduite d'exercices et aux incidents réels;
- .3 une liste documentée des tâches du PCASP, de la conduite qui est attendue de lui, de son comportement et un registre des actions qu'il mène à bord; et
- .4 tout au long du déploiement, un processus transparent de circulation de l'information dans les deux sens et une coordination et une coopération effectives entre le propriétaire du navire, l'affréteur, le PCASP, la PMSC et le capitaine, les officiers et l'équipage du navire.

5.10 Les éléments qui garantissent la réussite sont notamment les suivants :

- .1 la fourniture régulière d'évaluations des risques actualisées fondées sur des renseignements tout au long de la période de service à bord et l'utilisation de ces renseignements pour formuler des suggestions quant à la route que le navire prévoit de suivre, qui pourra être modifiée si nécessaire, en vertu des dispositions contractuelles du navire;

- .2 le suivi des activités quotidiennes de l'équipe du PCASP à bord du navire;
- .3 la disponibilité, 24 heures sur 24, d'un plan d'intervention d'urgence et de secours couvrant toutes les situations prévisibles; et
- .4 la fourniture d'informations en retour concernant la formation de l'équipage et le durcissement des prescriptions à bord du navire sur la base des rapports communiqués par l'équipe du PCASP se trouvant à bord.

#### Gestion des armes à feu et des munitions de l'embarquement au débarquement

5.11 Il est essentiel d'exiger du PCASP qu'il démontre sa capacité à gérer et à utiliser de manière responsable les armes et munitions, et ce à tout moment lorsqu'il se trouve à bord.

5.12 Les éléments à prendre en considération devraient notamment être les suivants :

- .1 conformité attestée avec la législation applicable de l'État du pavillon, de l'État côtier et de l'État du port et les règles régissant le transport, le port, l'entreposage, la fourniture et l'utilisation d'armes à feu, de munitions et de matériel de sûreté au point d'embarquement et de débarquement ou aux ports/endroits où le navire fera escale au cours du voyage alors que du PCASP est à bord. Le PCASP devrait être en mesure de prouver que l'inventaire en sa possession correspond à toutes les déclarations documentées, y compris la conformité à toutes les licences d'exportation/importations applicables;
- .2 conteneurs appropriés pour les armes à feu, les munitions et le matériel de sûreté au moment du transfert à destination et en provenance du navire, dans le plein respect de la juridiction nationale et de la législation de l'État du port;
- .3 normes et procédures documentées en vue d'un inventaire exhaustif de toutes les armes à feu, des munitions et du matériel de sûreté disponibles lors de l'embarquement à bord du navire (cet inventaire devrait donner des renseignements détaillés sur la marque, le modèle, le calibre, le numéro de série, le certificat d'utilisation finale de la société et la preuve d'achat de toutes les armes à feu ainsi que des renseignements détaillés sur le type de munitions et leur nombre);
- .4 procédures de contrôle efficaces pour l'arrimage séparé et sûr, à bord du navire, des armes à feu, des munitions et du matériel de sûreté ainsi que pour leur déploiement;
- .5 il conviendrait de confirmer les zones dans lesquelles des armes à feu peuvent ou ne peuvent pas être portées et l'état de l'armement (par exemple non chargé et sans chargeur, avec chargeur et cran de sécurité enclenché ou sans cartouches engagées dans la chambre) et les situations susceptibles de modifier cet état;
- .6 il conviendrait de donner des consignes détaillées et éprouvées s'agissant des situations dans lesquelles les armes à feu peuvent être chargées et prêtes à être utilisées, de prévoir des entraînements et de documenter les procédures pendant certaines périodes, comme indiqué dans le contrat du PCASP, pour assurer le plus haut niveau de capacité opérationnelle et de sécurité concernant l'utilisation d'armes à feu à bord du navire; et

- .7 l'inventaire devrait être passé en revue lors du débarquement de toutes les armes à feu et munitions du navire.

#### Règles régissant le recours à la force

5.13 Il est essentiel que tous les membres du PCASP comprennent parfaitement les règles régissant le recours à la force dont sont convenus le propriétaire du navire, la PMSC et le capitaine et qu'ils s'y conforment pleinement. Le PCASP devrait être pleinement conscient du fait que son rôle à l'égard de ce qui précède se limite exclusivement à la protection de la vie des personnes à bord et du navire contre les attaques lancées par des pirates armés. La PMSC devrait fournir un plan d'intervention progressif détaillé en cas d'attaque de pirates dans le cadre des procédures opérationnelles de ses équipes.

5.14 La PMSC devrait exiger de son personnel qu'il prenne toutes les dispositions raisonnables pour éviter de recourir à la force. Le recours à la force devrait être conforme à la législation applicable. En aucun cas ce recours à la force ne devrait dépasser ce qui est strictement nécessaire et raisonnable et il devrait toujours être proportionnel à la menace et adapté à la situation.

5.15 La PMSC devrait exiger de son personnel qu'il n'utilise pas d'armes à feu contre des personnes sauf pour se défendre ou défendre un tiers.

#### Notification et tenue de registres

5.16 Le capitaine devrait tenir un journal de toutes les circonstances dans lesquelles des coups de feu sont tirés, de manière accidentelle ou délibérée. Ces situations devraient être documentées de manière exhaustive, avec suffisamment de détails pour permettre de produire un compte rendu écrit officiel de l'incident pour que le propriétaire/l'exploitant du navire le communique à l'État du pavillon.

5.17 Les éléments à consigner obligatoirement dans le procès-verbal officiel pourraient comprendre ce qui suit :

- .1 heure et lieu de l'incident;
- .2 renseignements détaillés sur les événements qui ont conduit à l'incident;
- .3 déclarations écrites de tous les témoins et de toutes les personnes en cause parmi les membres de l'équipage du navire et de l'équipe de sûreté;
- .4 identité et coordonnées du personnel mis en cause dans l'incident;
- .5 renseignements détaillés sur l'incident;
- .6 blessures et/ou dommages matériels encourus pendant l'incident; et
- .7 enseignements tirés de l'incident et, le cas échéant, procédures recommandées pour éviter une répétition de l'incident.

5.18 Si le PCASP a recours à la force, il serait bon que le chef d'équipe prenne des photographies (le cas échéant), consigne les faits, en donne notification et rassemble les déclarations écrites du PCASP présent au moment de l'incident, en vue d'éventuelles poursuites judiciaires.

#### Notification par le PCASP

5.19 Outre la notification de l'incident, il est suggéré qu'après une période de service, le PCASP soumette un rapport complet au propriétaire/exploitant du navire, si nécessaire par le biais de son employeur; ce rapport devrait donner des renseignements détaillés sur le déploiement de l'équipe, les questions opérationnelles, la formation dispensée et/ou les mesures prises pour renforcer la sûreté à bord du navire et donner des conseils sur toute autre amélioration de la sûreté qui pourrait être envisagée.

#### Classement en catégories du PCASP

5.20 Les propriétaires/exploitants de navires devraient se reporter à toute législation nationale de l'État du pavillon applicable au classement en catégories du PCASP à bord de leurs navires.

#### Notification dans la zone à haut risque

5.21 Le capitaine devrait notifier les autorités militaires compétentes lorsqu'un navire qui a l'intention de transiter ou qui transite dans la zone à haut risque transporte à son bord du PCASP, des armes à feu et du matériel de sûreté.

#### Familiarisation du capitaine et de l'équipage

5.22 Les propriétaires et les exploitants de navires devraient s'assurer que le capitaine et l'équipage reçoivent une formation de familiarisation aux présentes Directives.

---