

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Téléphone : +44(0)20 7735 7611 Télécopieur : +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1443
25 mai 2012

**DIRECTIVES INTÉRIMAIRES À L'INTENTION DES SOCIÉTÉS PRIVÉES DE SÛRETÉ
MARITIME QUI FOURNISSENT DU PERSONNEL DE SÛRETÉ ARMÉ SOUS CONTRAT
PRIVÉ À BORD DES NAVIRES DANS LA ZONE À HAUT RISQUE¹**

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 de navires, des exploitants de navires et des capitaines de navires sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires dans la zone à haut risque.

2 Compte tenu de l'importance et du caractère urgent de cette question, ainsi que de la nécessité d'élaborer plus avant et de diffuser des directives et recommandations détaillées dans les plus brefs délais, le Comité a approuvé et le Conseil a autorisé la convocation d'une réunion intersessions du Groupe de travail sur la sûreté maritime et la piraterie (13-15 septembre 2011), afin qu'il mette à jour les Directives et élabore de nouvelles directives à l'intention des États du port et des États côtiers sur le même sujet.

3 À la suite du débat de haut niveau sur la question du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires qui a eu lieu à sa quatre-vingt-dixième session (16-25 mai 2012), le Comité a décidé d'élaborer également des directives à l'intention des sociétés privées de sûreté maritime en complément des directives existantes, et pour aider davantage l'élaboration de principes directeurs au niveau national et faciliter une plus grande harmonisation des politiques au niveau international sur la question du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires.

4 Les Directives intérimaires à l'intention des sociétés privées de sûreté maritime qui fournissent du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires dans la zone à haut risque figurent en annexe.

5 Les Directives intérimaires annexées ci-après devraient être lues conjointement avec la circulaire MSC.1/Circ.1405/Rev.2 contenant les 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, la circulaire MSC.1/Circ.1406/Rev.2 contenant les Recommandations intérimaires révisées 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 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

¹ Zone à haut risque telle que 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 définie autrement par l'État du pavillon.

de navires se trouvant dans la zone à haut risque², ainsi que les renseignements communiqués dans la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2, qui contient le Questionnaire sur les renseignements relatifs aux règles des États du port et des États côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires, et les autres recommandations et directives élaborées par l'Organisation en vue de prévenir et de 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 et des exploitants de navires, des compagnies maritimes, des capitaines et des équipages de navires, ainsi que des sociétés privées de sûreté maritime.

7 Les Gouvernements Membres sont instamment priés également de prendre toute mesure qui pourrait être nécessaire pour appliquer, selon qu'il conviendra, les Directives intérimaires 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, pour l'aider à se prononcer sur les mesures qu'il y aurait lieu de prendre.

² Telles qu'elles pourraient être révisées.

ANNEXE

DIRECTIVES INTÉRIMAIRES À L'INTENTION DES SOCIÉTÉS PRIVÉES DE SÛRETÉ MARITIME QUI FOURNISSENT DU PERSONNEL DE SÛRETÉ ARMÉ SOUS CONTRAT PRIVÉ À BORD DES NAVIRES DANS LA ZONE À HAUT RISQUE¹

1 Objet

1.1 Il y a eu ces dernières années une très nette augmentation du nombre d'exploitants de navires qui choisissent d'employer du personnel de sûreté armé sous contrat privé (PCASP) pour se protéger contre des attaques de pirates opérant depuis la Somalie dans la zone à haut risque de l'océan Indien occidental et du golfe d'Aden. En vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (partie II, section 1, article 2) et du droit international coutumier, un État côtier est souverain dans sa mer territoriale. Cette souveraineté dans la mer territoriale s'exerce sous réserve des règles du droit de passage inoffensif prévu aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (partie II, section 3) et d'autres règles de droit international. Toutefois, il n'existe à l'heure actuelle aucune directive ou norme internationale relative aux sociétés privées de sûreté maritime (PMSC) qui offrent de tels services. Des directives de ce type amélioreraient la gouvernance, réduiraient les risques d'accident et favoriseraient une conduite compétente, sûre et licite en mer.

1.2 L'article 92 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer mentionne la "juridiction exclusive en haute mer" de l'État du pavillon et l'article 94 de cette convention les "obligations de l'État du pavillon". Il est reconnu que la décision d'autoriser du personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires appartient exclusivement aux États du pavillon et qu'il se peut que les États du pavillon n'autorisent pas tous l'utilisation de tel personnel.

1.3 Les PMSC devraient reconnaître que des responsabilités juridiques peuvent exister à propos du déploiement de PCASP, parmi lesquelles le fait que les PMSC devraient solliciter, le cas échéant et préalablement à l'embarquement de PCASP à bord des navires, l'approbation voulue de l'autorité compétente des :

- .1 États du pavillon;
- .2 pays dans lesquels sont enregistrées les PMSC; et
- .3 pays dans lesquels les opérations sont menées ou dirigées, y compris les pays dans lesquels du PCASP doit passer en transit,

1.4 Les présentes Directives ont pour objet de fournir des directives intérimaires aux PMSC pour leur permettre de :

- .1 mettre en place des procédures écrites dont la nature et la teneur soient appropriées afin que les propriétaires de navires puissent choisir une PMSC en connaissance de cause; et

¹ Zone à risque telle que 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 définie autrement par l'État du pavillon.

- .2 fournir une assistance aux propriétaires de navires en matière de prévention des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans la zone à haut risque identifiée, par le biais du déploiement envisagé de PCASP.

1.5 Les présentes Directives intérimaires n'ont pas force obligatoire et ne constituent pas un ensemble de normes certifiables. Elles fournissent toutefois un minimum de recommandations sur les compétences et les aptitudes qu'une PMSC professionnelle devrait avoir.

1.6 Les présentes Directives intérimaires devraient être lues conjointement avec la circulaire MSC.1/Circ.1405/Rev.2 contenant les 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, la circulaire MSC.1/Circ.1406/Rev.2 contenant les Recommandations intérimaires révisées 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 la circulaire MSC.1/Circ.1408/Rev.1 contenant les Recommandations intérimaires révisées 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, ainsi que les renseignements communiqués dans la circulaire MSC-FAL.1/Circ.2, qui contient le Questionnaire sur les renseignements relatifs aux règles des États du port et des États côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires, et les autres recommandations et directives élaborées par l'Organisation en vue de prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

2 Certification professionnelle des PMSC

2.1 Le Document de Montreux sur les obligations juridiques pertinentes et les bonnes pratiques pour les États en ce qui concerne les opérations des entreprises militaires et de sécurité privées opérant pendant les conflits armés² et le Code de conduite international des prestataires privés de services de sécurité (ICoC)³ sont des références utiles pour les PMSC mais n'intéressent pas directement la situation de la piraterie et des vols à main armée dans le domaine maritime et ne fournissent pas suffisamment de directives pour les PMSC. Le Document de Montreux, qui s'adresse aux États, réaffirme les règles de droit international et énonce une série de bonnes pratiques à l'intention des États, mais il y a lieu de noter que le droit international humanitaire n'est applicable que pendant les conflits armés. L'ICoC, qui s'adresse au secteur des prestataires privés de services de sécurité, identifie une série de principes et de procédures à l'intention des prestataires privés de services de sécurité qui visent à appuyer la primauté du droit et le respect des droits de l'homme mais il est rédigé dans le contexte d'une autoréglementation et uniquement à l'intention de sociétés de sûreté basées à terre et n'est donc pas directement applicable aux particularités du déploiement de gardes armés à bord des navires de commerce pour les protéger contre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer.

2.2 La situation au large des côtes somaliennes appelle donc à envisager à part et d'urgence des prescriptions relatives à l'utilisation de PCASP à bord des navires qui transitent dans la zone à haut risque.

² Le Document de Montreux réaffirme l'obligation qui incombe aux États de s'assurer que les entreprises militaires et de sécurité privées opérant dans les conflits armés respectent le droit international humanitaire et le droit relatif aux droits de l'homme.

³ L'ICoC définit un certain nombre de principes à l'intention des entreprises de sûreté privées.

2.3 Les présentes Directives intérimaires visent donc à faciliter l'établissement d'une norme internationale et d'une procédure de certification pour que les PMSC assurent une protection contre les actes de piraterie et les vols à main armée en mer et à aider les PMSC à donner la preuve dans l'intervalle de leur compétence et leur professionnalisme aux propriétaires de navires.

2.4 Les PMSC devraient solliciter une certification conformément aux normes nationales et internationales pertinentes en matière de services privés de sûreté maritime une fois que ces normes seraient établies.

3 Prescriptions applicables aux PMSC

3.1 Les PMSC devraient établir des procédures en vue de fournir des services de sûreté maritime aux propriétaires et aux exploitants de navires et devraient satisfaire à toutes les prescriptions juridiques applicables.

Généralités

3.2 Les PMSC devraient être en mesure de fournir des justificatifs permettant aux parties intéressées pertinentes d'exercer la diligence voulue. Il devrait s'agir de documents relatifs à la constitution, à la gestion et à l'assise financière de la société, lesquels peuvent inclure, sans toutefois s'y limiter :

- .1 la structure de la société et le siège social;
- .2 le propriétaire de la société;
- .3 la situation financière et les références bancaires;
- .4 l'étendue de la couverture d'assurance (couvrant en particulier les risques de responsabilité civile);
- .5 l'expérience générale et particulière de la tâche qu'ont acquise les cadres supérieurs;
- .6 les indicateurs de gestion de la qualité - par exemple l'agrément ISO.

Législation applicable

3.3 Les PMSC devraient connaître et comprendre les lois des États du pavillon, du port et côtiers qui sont applicables au transport, au port, au stockage et à l'utilisation d'armes à feu⁴ et de matériel de sûreté et à l'usage de la force. En particulier, les PMSC devraient avoir :

- .1 une compréhension des lois nationales applicables au transport, au port, au stockage et à l'utilisation d'armes à feu et de matériel de sûreté, en notant que les propriétaires et les exploitants de navires devraient obtenir les approbations de l'État du pavillon et que le PCASP engagé devrait posséder le permis d'armes à feu requis que l'État du pavillon a délivré ou approuvé de la manière prescrite; et

⁴ 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.

- .2 accès à un service de conseil juridique maritime compétent 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, vu la complexité des lois applicables au port et à l'utilisation d'armes à feu et de matériel de sûreté à bord des navires de commerce.

Couverture d'assurance

3.4 Les PMSC devraient détenir et conserver pendant la durée du contrat :

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

3.5 Étant donné que des armes à feu et autre matériel de sûreté doivent faire partie du plan conclu, la PMSC devrait assurer son personnel appelé à porter et à utiliser des armes à feu lors de tels voyages contre les accidents, lésions corporelles et dommages résultant 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 par imprudence ou à dessein d'armes à feu.

3.6 Les PMSC devraient noter les références, contenues dans la circulaire MSC.1/Circ.1405/Rev.2, à la nécessité vitale pour les propriétaires de navires, les affréteurs et les assureurs de revoir toutes les dispositions de leurs contrats d'affrètement et polices d'assurance afin de vérifier que sont traitées comme il se doit les questions soulevées eu égard aux répercussions que pourrait avoir le déploiement de PCASP sur la couverture des biens et de la responsabilité souscrite par les propriétaires de navires.

Connaissance du problème de la piraterie

3.7 Les PMSC devraient avoir une bonne compréhension de :

- .1 la situation changeante de la piraterie dans la zone à haut risque;
- .2 la menace constituée par les pirates dans la région; les opérations militaires menées dans la zone et les moyens de suivre la situation; et
- .3 la dernière version des Meilleures pratiques de gestion (BMP) et, en particulier, des mesures de protection des navires.

Compétences opérationnelles

3.8 Les PMSC devraient avoir l'aptitude professionnelle à assurer leur rôle, qui consiste à protéger les personnes à bord et le navire contre des attaques illicites et, en utilisant seulement la force qui est strictement nécessaire et raisonnable. Elles devraient notamment fournir des documents justificatifs qui peuvent inclure :

- .1 l'expérience en mer (par rapport à l'expérience à terre);
- .2 l'existence et l'application de procédures et règles écrites qui sont mises en place pour la gestion des opérations du PCASP, notamment la communication, l'encadrement, la structure hiérarchique, le changement de commandement (en cas d'incapacité du chef d'équipe par exemple), la responsabilité en matière de secours aux personnes;

- .3 une copie écrite de la politique d'approvisionnement, de transport, de présence à bord, d'embarquement, de débarquement et d'utilisation d'armes à feu conformément aux prescriptions juridiques pertinentes;
- .4 une ligne de conduite précise concernant les règles régissant le recours à la force, fondée sur l'examen de plusieurs scénarios et présentant un plan d'intervention progressive;
- .5 une politique écrite, solide et vérifiable en matière d'hygiène, de sécurité et de sûreté en ce qui concerne les enquêtes sur les incidents;
- .6 une procédure définissant les mesures à prendre après un incident pour appuyer les enquêtes/poursuites menées par l'autorité d'un État, si une enquête officielle est requise; et
- .7 des témoignages écrits/références écrites émanant de clients précédents du secteur maritime.

4 Gestion

4.1 La sélection, la validation et la formation des membres d'une équipe de PCASP sont essentielles à la réussite et à la sécurité du passage en transit du navire et de l'équipage. La section suivante contient des recommandations visant à garantir que le PCASP est apte à assumer le rôle qui lui est attribué lorsqu'il est déployé à bord d'un navire de commerce et que les PMSC satisfont au devoir de vigilance dans leurs processus de gestion.

Sélection et validation du PCASP

4.2 Les PMSC devraient avoir des principes et des procédures internes écrits et vérifiables qui leur permettent de déterminer si les personnes qu'elles entendent déployer en tant que PCASP possèdent les qualités requises. Elles devraient être en mesure de fournir des documents prouvant la pertinence et l'efficacité des procédures de sélection et de gestion de leur personnel, notamment :

- .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 drogues et de la consommation d'alcool);
- .5 un système vérifiable destiné à garantir que le personnel possède constamment les qualités requises (procédures de validation continues); et
- .6 la preuve écrite de l'expérience pertinente et les certificats spécifiques relatifs à l'utilisation et au port de toute arme à feu et de tout matériel de sûreté devant être déployés, y compris dans l'environnement maritime.

Formation de l'équipe du PCASP

4.3 Les PMSC devraient veiller à ce que le PCASP qu'elles emploient reçoive ou puisse démontrer qu'il a reçu une formation adéquate et appropriée, individuelle et collective. Les documents attestant une telle formation devraient être conservés et montrer que le PCASP possède les capacités opérationnelles nécessaires décrites dans la section 5 du présent document. Les PMSC devraient donc pouvoir apporter la preuve écrite de ce qui suit :

- .1 elles détiennent des dossiers de formation exhaustifs, détaillés et vérifiables, concernant à la fois la formation initiale et la remise à niveau;
- .2 le chef d'équipe possède une expérience vérifiable du type de navire concerné et de la route particulière envisagée et en matière de protection et de sûreté maritimes;
- .3 le personnel est formé et qualifié conformément aux normes attestées de la société en ce qui concerne le recours approprié à la force, y compris la relation de commandement et de contrôle entre le PCASP et le capitaine du navire;
- .4 le personnel est formé et compétent dans le domaine des armes à feu, munitions et autre matériel de sûreté spécifiques déployés à bord du navire;
- .5 les membres du PCASP reçoivent une formation médicale conformément à une norme nationale ou internationale reconnue; et
- .6 le personnel reçoit une formation et/ou des instructions appropriées concernant le type de navire concerné, le lieu où le navire sera exploité et les répercussions d'ordre juridique/pratique que cela pourrait avoir pour son déploiement, ainsi que les 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.

Prescriptions relatives aux documents

4.4 La PMSC devrait avoir mis en place des systèmes permettant de délivrer des pièces d'identité sécurisées, des documents de voyage, des visas et tous les permis nécessaires.

5 Considérations sur le déploiement

5.1 La présente section traite des aspects spécifiques aux missions de déploiement de PCASP et du rôle que jouent les PMSC dans la garantie de l'efficacité et de la réussite des déploiements, y compris des communications avec le propriétaire ou l'exploitant d'un navire. Les détails concernant le déploiement de PCASP varieront en fonction du type du navire et des caractéristiques de son voyage. Cependant, pour apporter la preuve d'un niveau minimal de compétence, les PMSC devraient être en mesure d'appliquer, dans toute la mesure qui s'imposera, les recommandations décrites ci-après.

5.2 Outre les caractéristiques habituelles d'un accord contractuel, le contrat entre la compagnie maritime et la PMSC devrait couvrir les points convenus à la suite de l'examen des considérations concernant le déploiement, notamment celles qui sont énumérées ci-dessous.

5.3 Il faudra prendre en considération les lois et règles nationales (par exemple, État du pavillon, État du port et État côtier) applicables au transport, à la présence à bord, au stockage, à l'embarquement et au débarquement ou à l'utilisation de PCASP et d'armes à feu et de matériel de sûreté et en tenir compte, au cas par cas, dans les pratiques d'exploitation.

Meilleures pratiques de gestion

5.4 L'expérience, appuyée par des données recueillies par les forces navales, montre qu'appliquer les recommandations figurant dans la dernière version des BMP peut faire une grande différence lorsqu'il s'agit d'éviter qu'un navire ne soit victime d'actes de piraterie ou de vols à main armée. Il est recommandé d'appliquer les Meilleures pratiques de gestion dans toute la zone à haut risque et dans le couloir de transit international recommandé et de les considérer comme constituant la première solution, minimale et préventive. Une équipe armée devrait uniquement être considérée comme complétant l'application complète des BMP et en aucune manière comme la remplaçant.

Taille, composition et matériel de l'équipe du PCASP

5.5 La taille, la composition et le matériel de l'équipe du PCASP devraient être étudiés et convenus par le propriétaire/l'exploitant du navire et la PMSC contractante. La PMSC devrait se doter des politiques et des procédures qui permettent de déterminer la taille, la composition et le matériel de l'équipe du PCASP, en procédant notamment de la manière suivante :

- .1 évaluer les besoins du navire en matière de sûreté, y compris des facteurs tels que la durée estimée du passage en transit du navire, les dimensions et le type du navire, sa vitesse et son franc-bord l'évaluation des risques effectuée par le propriétaire et les tâches convenues dont doit s'acquitter l'équipe; l'analyse devrait indiquer le nombre minimal de personnes devant composer l'équipe de sûreté, étant entendu qu'il faut assurer une protection continue en cas de blessures et de maladie;
- .2 garantir une hiérarchie précise et une combinaison appropriée de compétences/d'expériences au sein de l'équipe du PCASP; le chef d'équipe devrait être en mesure d'évaluer la vulnérabilité du navire et les risques et de donner des conseils sur les mesures à prendre pour protéger le navire; il est recommandé qu'au moins un membre de l'équipe ait reçu une formation médicale;
- .3 veiller à ce que le PCASP soit pourvu du matériel approprié, compte tenu de l'évaluation des risques relatifs au voyage et des discussions entre le propriétaire du navire et la PMSC;
- .4 garantir la fourniture des armes à feu et ressources appropriées à utiliser conformément aux prescriptions de l'État du pavillon applicables au type, au port et à l'utilisation d'armes à feu par le PCASP; les armes à feu devraient être choisies en fonction des besoins convenus et des règles régissant l'usage de la force, arrêtées d'un commun accord par le propriétaire du navire, la PMSC et le capitaine;
- .5 vu le risque de blessures graves, s'assurer qu'est présent à bord du matériel médical perfectionné qui permette de traiter les blessures par balle; il faudrait étudier la disponibilité d'une assistance médicale régionale; et

- .6 veiller à ce que tous les membres du PCASP soient équipés, dans la mesure du possible, de matériel d'enregistrement approprié (par exemple caméras vidéo, dictaphones numériques) pour enregistrer et conserver des preuves au cas où il serait fait usage de la force.

Commandement et contrôle

5.6 La PMSC devrait être dotée d'une politique et de procédures régissant le commandement et le contrôle du PCASP à bord d'un navire, et veiller à ce que le PCASP en ait pleinement connaissance. Cette politique et ces procédures devraient comprendre notamment les éléments suivants :

- .1 l'affirmation explicite selon laquelle le capitaine conserve 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 des tâches du PCASP, avec indication 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 communication 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.

5.7 Ladite politique de commandement et de contrôle et lesdites procédures pourraient comprendre notamment les mesures suivantes prises par la PMSC :

- .1 la fourniture d'évaluations régulièrement actualisées des risques fondées sur des renseignements, tout au long de la période de service à bord, et l'utilisation de ces renseignements pour suggérer, par exemple, de modifier la route proposée;
- .2 le suivi des activités quotidiennes de l'équipe du PCASP à bord du navire;
- .3 la mise en place d'un plan d'intervention d'urgence et de secours 24 heures sur 24 couvrant toutes les situations prévisibles; et
- .4 la fourniture par le siège social d'informations en retour concernant la formation de l'équipage et le renforcement des prescriptions à bord du navire, sur la base des rapports communiqués par l'équipe du PCASP se trouvant à bord.

Catégorie affectée au PCASP

5.8 Les propriétaires/exploitants de navires devraient se reporter aux prescriptions nationales de l'État du pavillon qui sont applicables en ce qui concerne la catégorie affectée au PCASP employé à bord de leurs navires. Les PMSC devraient s'assurer à la fois qu'elles comprennent cela dans le cadre de leurs contrats et que le PCASP comprend les répercussions de ce classement.

Gestion des armes à feu et des munitions depuis l'embarquement jusqu'au débarquement

5.9 La PMSC devrait s'assurer que l'équipe du PCASP procède en permanence à une gestion responsable des armes à feu et des munitions.

5.10 La PMSC devrait être en mesure de démontrer qu'elle a assumé la responsabilité de ce qui suit, après y avoir accordé toute l'attention voulue, compte dûment tenu de la circulaire MSC.1/Circ.1408/Rev.1 :

- .1 respect attesté de la législation de l'État du pavillon, de l'État côtier et de l'État du port applicable au transport, au port, au stockage et à l'utilisation d'armes à feu, de munitions et de matériel de sûreté depuis l'embarquement jusqu'au débarquement, y compris dans les ports où le navire peut faire escale alors que l'équipe du PCASP se trouve à son bord; le PCASP devrait être en mesure de prouver que tout le matériel transporté correspond à toutes les déclarations écrites, y compris sa conformité à toutes les licences d'exportation/importation applicables;
- .2 fourniture de conteneurs appropriés pour les armes à feu, les munitions et le matériel de sûreté lors de leur transfert à bord et de leur retrait 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 et munitions et de tout le matériel de sûreté disponibles lors de l'embarquement à bord du navire (cet inventaire devrait contenir 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 régissant l'arrimage séparé et sûr, à bord du navire, des armes à feu, des munitions et du matériel de sûreté, ainsi que leur utilisation;
- .5 zones précisément définies et convenues à bord du navire, dans lesquelles des armes à feu peuvent ou ne peuvent pas être portées, et protocoles convenus sur l'état de préparation de l'armement (par exemple, arme non chargée et sans chargeur, avec chargeur et "sécurisée"), ainsi que les situations susceptibles de modifier cet état;
- .6 formulation explicite dans le contrat du PCASP des consignes détaillées et éprouvées régissant les situations dans lesquelles les armes à feu peuvent être chargées et préparées pour être utilisées, dans le but d'assurer le plus haut niveau de sécurité et d'optimiser l'efficacité opérationnelle en cas d'incident nécessitant l'utilisation d'armes à feu à bord du navire;
- .7 mise à disposition de zones sûres ("quais de chargement") pour le chargement/déchargement des armes;
- .8 politique détaillée régissant le dénombrement de toutes les munitions au moment de l'embarquement et du débarquement de chaque transit, qui devrait consister notamment à faire concorder l'inventaire tant des armes à feu que des munitions à l'embarquement et au débarquement;

- .9 politique et procédures détaillées régissant le zérotage des armes des personnes qui les portent et pourront être obligées de les utiliser au cours du passage en transit dans la zone à haut risque; et
- .10 politique et procédure détaillées régissant l'entretien de routine des armes à feu du PCASP et programme pour l'inspection et l'entretien officiels des armes par un armurier qualifié au moins une fois par an.

Familiarisation à bord

5.11 La PMSC devrait obtenir du propriétaire du navire l'assurance que le capitaine et l'équipage du navire ont été bien informés du rôle de l'équipe de sûreté du PCASP présente à bord. L'équipage devrait effectuer des exercices avec le personnel de sûreté armé sous contrat privé pendant le voyage du navire, avant l'entrée dans la zone à haut risque, afin de garantir que tous les participants comprennent le rôle qu'ils ont à jouer dans l'exécution des mesures préventives de lutte contre la piraterie et ce qui est attendu d'eux lors d'un incident au cours duquel le personnel de sûreté armé sous contrat privé est déployé et agit pour lutter contre des pirates qui attaquent le navire.

5.12 La PMSC devrait s'assurer, en consultant le propriétaire et le capitaine du navire (sous réserve de toute prescription supplémentaire de l'État du pavillon), que l'équipe à bord a reçu, au minimum, une formation de familiarisation à bord du navire qui inclue les prescriptions en matière de sauvetage, de sécurité et de lutte contre l'incendie et les protocoles de communication.

Usage de la force

5.13 Les PMSC devraient reconnaître que les lois régissant l'usage de la force peuvent varier dans le temps et suivant l'endroit. La législation nationale, y compris toute loi pénale, applicable en cas d'incident à bord d'un navire depuis lequel opère un PCASP sera principalement celle de l'État du pavillon. Elle peut aussi inclure les lois et règles d'États côtiers, d'États du port et d'autres États (voir les paragraphes 1.1 et 3.3). Le lieu d'un incident et/ou la nationalité du navire, des sociétés et des personnes en cause, y compris la PMSC, le PCASP et d'autres, auront un effet lorsqu'il s'agira de déterminer la législation qui est applicable.

5.14 Les PMSC devraient avoir une ligne de conduite et des directives précises au sujet de l'utilisation de la force (voir le paragraphe 3.8) et devraient avoir promulgué des règles particulières au PCASP agissant en leur nom au sujet de l'usage de la force conformément aux présentes Directives (règles régissant l'usage de la force). Ces règles devraient rendre compte de la législation applicable. Il faudrait les revoir périodiquement et les modifier si nécessaire.

5.15 Les PMSC devraient s'assurer que le PCASP agissant en leur nom connaît entièrement et respecte pleinement les lois applicables qui régissent l'usage de la force. En particulier, elles devraient s'assurer que le PCASP sait :

- .1 qu'il devrait agir conformément à ces lois applicables en sachant que son rôle à cet égard consiste exclusivement à protéger la vie des personnes à bord et le navire contre des attaques par des pirates armés;

- .2 qu'il faudrait prendre toutes les mesures raisonnables pour éviter l'usage de la force et que, si la force est utilisée, elle devrait l'être dans le cadre d'un plan d'intervention progressif qui inclue en particulier la stricte application de la dernière version des Meilleures pratiques de gestion;
- .3 que l'usage de la force ne devrait pas dépasser le strict minimum nécessaire et raisonnable dans les circonstances et qu'il faudrait veiller à réduire au minimum les dommages et lésions corporelles et à respecter et préserver la vie humaine; et
- .4 que le PCASP ne devrait utiliser des armes à feu contre des personnes qu'en cas de légitime défense ou pour défendre d'autres personnes.

5.16 Un plan d'intervention progressif arrêté en matière d'usage de la force qui inclue des procédures d'avertissement devrait être établi et être signé avant l'embarquement par toute partie intéressée, y compris le propriétaire du navire, le capitaine du navire et la PMSC. Il devrait décrire les rôles du capitaine et du chef de l'équipe du PCASP.

5.17 La PMSC devrait, en consultant le propriétaire du navire, s'assurer que :

- .1 les règles régissant l'usage de la force ont été expliquées aussi bien au capitaine qu'à l'équipe du PCASP;
- .2 le capitaine et l'équipe du PCASP comprennent et acceptent les conditions régissant à quel moment et de quelle manière est prise la décision d'invoquer les règles relatives à l'usage de la force et qui la prend; et
- .3 le capitaine et l'équipe du PCASP signent un document attestant qu'ils ont lu et compris les règles régissant l'usage de la force.

Notification et tenue de registres

5.18 Les PMSC devraient s'assurer que le chef d'équipe du PCASP tient un registre de tous les incidents au cours desquels des armes à feu ont été déployées, dont le capitaine doit accuser réception. Ces incidents devraient être décrits en détail sous la forme d'un rapport d'actes de piraterie. Mention devrait aussi y être faite de tous les cas dans lesquels une arme est déchargée pour une raison autre que la légitime défense, par exemple au cours d'un entraînement ou accidentellement.

5.19 Les PMSC devraient s'assurer que le chef d'équipe du PCASP établit un rapport écrit officiel de chaque incident lors duquel il est fait usage de la force, à adresser au propriétaire/à l'exploitant du navire, et que le capitaine en accuse réception. Ce rapport peut indiquer :

- .1 l'heure et le lieu de l'incident;
- .2 une description détaillée des événements qui ont abouti à l'incident;
- .3 les témoignages écrits de tous les membres de l'équipe du PCASP qui sont intervenus lors de l'incident;
- .4 les lésions corporelles et/ou les dommages matériels subis;
- .5 les enseignements tirés de l'incident et, s'il y a lieu, les procédures recommandées pour éviter qu'il ne se reproduise; et

- .6 les documents concernant tous les tests, y compris les tests de dépistage de drogues et tests d'alcoolémie, effectués au cours de l'enquête sur l'incident.

5.20 Le rapport écrit mentionné au paragraphe 5.19 peut être accompagné de toute séquence vidéo ou photographie disponible.
