

(VkB1. 12/2013 Nr. 119 S. 676)

Nr. 119 **Bekanntmachung des IMO-Rundschreibens MSC.1/Circ.1443 „Vorläufige Leitlinien für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt, die privates bewaffnetes Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet bereitstellen“**

Bonn, den 15. Mai 2013  
WS 22/6228.2/11-10.5

Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner neunundachtzigsten Tagung (vom 11. bis 20. Mai 2011) die vorläufigen Leitlinien für Flaggenstaaten und Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von privatem bewaffnetem Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet gebilligt.

Aufgrund eines hochrangigen Gedankenaustauschs, der im Rahmen der neunzigsten Tagung des MSC (vom 16. bis 25. Mai 2012) zum Thema privates bewaffnetes Wachpersonal an Bord von Schiffen stattfand, kam der Ausschuss überein, ergänzend zu den bestehenden Leitlinien und Empfehlungen zusätzlich Leitlinien für private Sicherheitsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt zu erarbeiten und anzunehmen, um auch im Unternehmensbereich eine stärkere internationale Harmonisierung zu ermöglichen.

Die vorläufigen Leitlinien des IMO-Rundschreibens MSC.1/Circ.1443 werden nachfolgend in deutscher und englischer Sprache bekanntgegeben.

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Im Auftrag  
Gert-Jürgen Scholz

MSC.1/Circ.1443  
25. Mai 2012

Übersetzung  
Original: Englisch

**VORLÄUFIGE LEITLINIEN FÜR PRIVATE  
BEWACHUNGSUNTERNEHMEN ZUR GEFAHREN-  
ABWEHR IN DER SCHIFFFAHRT, DIE PRIVATES  
BEWAFFNETES WACHPERSONAL AN BORD  
VON SCHIFFEN IM HOCHRISIKOGEBIET<sup>1</sup>  
BEREITSTELLEN**

- 1 Der Schiffssicherheitsausschuss hat auf seiner neunundachtzigsten Tagung (vom 11. bis 20. Mai 2011) die vorläufigen Leitlinien für Flaggenstaaten und Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von privatem bewaffnetem Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet gebilligt.
- 2 Angesichts der Bedeutung und Dringlichkeit des Problems sowie der Notwendigkeit, so bald wie möglich detaillierte Richtlinien und Empfehlungen weiterzuent-

<sup>1</sup> Hochrisikogebiet: ein Gebiet entsprechend der Definition nach den besten Strategien und Verhaltensweisen zum Schutz gegen somalische Piraterie (Best Management Practices against Somalia Based Piracy) (MSC.1/Circ.1339), sofern vom Flaggenstaat nicht anders definiert.

wickeln und zu veröffentlichen, billigte der Ausschuss die Einberufung einer außerordentlichen Tagung der Arbeitsgruppe Gefahrenabwehr in der Schifffahrt und Piraterie (vom 13. bis 15. September 2011) zur Aktualisierung der Richtlinien und zur Erarbeitung neuer Richtlinien für die Hafen- und Küstenstaaten zum gleichen Thema gebilligt und der Rat genehmigte dies.

- 3 Im Anschluss an den hochrangigen Gedankenaustausch, der im Rahmen der neunzigsten Tagung des MSC (vom 16. bis 25. Mai 2012) zum Thema privates bewaffnetes Wachpersonal an Bord von Schiffen stattfand, kam der Ausschuss überein, ergänzend zu den bestehenden Leitlinien weitere Richtlinien für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt zu erstellen und außerdem bei der Entwicklung von Strategien auf nationaler Ebene Hilfe zu leisten und hinsichtlich der Frage des bewaffneten Schutzes an Bord auf internationaler Ebene eine stärkere Harmonisierung von Strategien zu ermöglichen.
- 4 Die vorläufigen Leitlinien für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen, die bewaffnetes privates Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet bereitstellen, sind in der Anlage wiedergegeben.
- 5 Die beigefügten vorläufigen Leitlinien sollten in Verbindung mit folgenden Dokumenten gelesen werden: der in MSC.1/Circ.1405/Rev.2 dargelegten überarbeiteten vorläufigen Leitlinien für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet, dem Dokument MSC.1/Circ.1406/Rev.1 über die überarbeiteten vorläufigen Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet, dem Dokument MSC.1/Circ.1408 über vorläufige Empfehlungen für Hafen- und Küstenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet sowie mit den Informationen in dem Dokument MSC-FAL.1/Circ.2 zu dem Fragebogen zu Informationen über die Vorschriften von Hafen- und Küstenstaaten über privates bewaffnetes Wachpersonal an Bord von Schiffen und den anderen von der Organisation erarbeiteten Empfehlungen und Richtlinien zur Verhütung und Unterbindung von Piraterie und bewaffneten Überfällen auf Schiffe.
- 6 Die Mitgliedsregierungen werden dringend gebeten, dieses Rundschreiben allen nationalen Behörden zur Kenntnis zu bringen, die mit der Bekämpfung der Piraterie befasst sind, sowie Reedern, Schiffsbetreibern, Schifffahrtsunternehmen, Schiffsführern und Besatzungen und privaten Bewachungsunternehmen.
- 7 Die Mitgliedsregierungen werden auch dringend gebeten, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die in der Anlage wiedergegebenen vorläufigen Leitlinien angemessen umzusetzen.
- 8 Die Mitgliedsregierungen, internationalen Organisationen und Nichtregierungsorganisationen mit Konsultativstatus werden gebeten, dem Ausschuss bei nächster Gelegenheit die Ergebnisse der Erfahrungen mit der Anwendung der vorläufigen Leitlinien mitzuteilen, um den Ausschuss bei der Entscheidungsfindung hinsichtlich der zu treffenden Maßnahmen zu unterstützen.

## ANLAGE

### VORLÄUFIGE LEITLINIEN FÜR PRIVATE BEWACHUNGSUNTERNEHMEN ZUR GEFAHRENABWEHR IN DER SCHIFFFAHRT, DIE PRIVATES BEWAFFNETES WACHPERSONAL AN BORD VON SCHIFFEN IM HOCHRISIKOGEBIET<sup>1</sup> BEREITSTELLEN

#### 1 Ziel

- 1.1 Die Zahl der Schiffe, die sich für den Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal (PCASP – privately contracted armed security personnel) zum Schutz vor Angriffen durch somalische Piraten im Hochrisikogebiet des Westindischen Ozeans und des Golfs von Aden entschied, hat sich in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Nach dem UN-Seerechtsübereinkommen (UNCLOS) (Teil II Abschnitt I Artikel 2) und dem Internationalen Gewohnheitsrecht unterliegt das Küstenmeer der Souveränität des Küstenstaats. Diese Hoheitsbefugnisse innerhalb des Küstenmeers werden vorbehaltlich der Regeln der friedlichen Durchfahrt gemäß UNCLOS (Teil II Abschnitt 3) und anderen Regeln des internationalen Rechts ausgeübt. Jedoch gibt es derzeit keine internationalen Leitlinien oder Normen für private Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt (PMSC – private maritime security companies), die solche Dienste anbieten. Solche Leitlinien würden die Entscheidungsstrukturen verbessern, die Unfallgefahr verringern und ein angemessenes, sicheres und rechtmäßiges Verhalten auf See fördern.
- 1.2 Artikel 92 des UNCLOS verweist auf die „ausschließliche Hoheitsgewalt des Flaggenstaats auf Hoher See“ und Artikel 94 auf die „Pflichten des Flaggenstaats“. Es wird nicht verkannt, dass die Entscheidung, privates bewaffnetes Wachpersonal an Bord von Schiffen zuzulassen, den jeweiligen Flaggenstaaten vorbehalten ist, wobei möglicherweise nicht alle Flaggenstaaten ihren Einsatz zulassen werden.
- 1.3 Die PMSC sollten die mögliche Existenz rechtlicher Verpflichtungen im Hinblick auf den Einsatz von PCASP-Teams zur Kenntnis nehmen. Dies beinhaltet auch, dass – sofern vorgeschrieben – die privaten Bewachungsunternehmen die entsprechende Genehmigung der zuständigen Behörde vor dem Einschiffen des PCASP-Teams einholen:
  - .1 von den Flaggenstaaten;
  - .2 in den Ländern, in denen das PMSC registriert ist, und
  - .3 in den Ländern, in denen Einsätze durchgeführt oder geleitet werden, einschließlich den Ländern, die ein PCASP-Team möglicherweise im Transit durchquert.
- 1.4 Mit dieser Leitlinie sollen privaten Bewachungsunternehmen vorläufige Leitlinien an die Hand gegeben werden, um sie in die Lage zu versetzen,
  - .1 Inhalt und Art schriftlich festgelegter Verfahren zu erarbeiten, die es den Reedern ermöglichen,

<sup>1</sup> Hochrisikogebiet: ein Gebiet entsprechend der Definition nach den besten Strategien und Verhaltensweisen zum Schutz gegen somalische Piraterie (Best Management Practices against Somalia Based Piracy) (MSC.1/Circ.1339), sofern vom Flaggenstaat nicht anders definiert.

sich ein fundiertes Urteil bei der Auswahl eines privaten Bewachungsunternehmens zu bilden, und

- .2 damit PMSC Schiffseigentümer bei ihrer Entscheidung unterstützen können, PCASP zur Verhütung von Akten der Piraterie und bewaffneten Überfällen auf Schiffe im Hochrisikogebiet einzusetzen.
- 1.5 Das Dokument hat keinen rechtsverbindlichen Charakter und stellt keine Zusammenstellung zertifizierbarer Standards dar. Es enthält jedoch Mindestempfehlungen hinsichtlich der Fachkunde und Fähigkeiten, die ein professionelles privates Bewachungsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt besitzen sollte.
- 1.6 Diese vorläufigen Leitlinien für PMSC sollten in Verbindung mit den folgenden Dokumenten gelesen werden: den in MSC.1/Circ.1405/Rev.2 dargelegten überarbeiteten vorläufigen Leitlinien für Reeder, Schiffsbetreiber und Schiffsführer über den Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet, dem Dokument MSC.1/Circ.1406/Rev.1 über überarbeitete vorläufige Empfehlungen für Flaggenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen im Hochrisikogebiet, dem Dokument MSC1/Circ.1408 über vorläufige Empfehlungen für Hafen- und Küstenstaaten zum Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal und den Informationen in dem Dokument MSC-FAL.1/Circ.2 zu dem Fragebogen zu Informationen über die Vorschriften von Hafen- und Küstenstaaten über privates bewaffnetes Wachpersonal an Bord von Schiffen sowie den anderen von der Organisation erarbeiteten Empfehlungen und Richtlinien zur Verhütung und Unterbindung von Piraterie und bewaffneten Überfällen auf Schiffe.

## 2 Zertifizierung von PMSC

- 2.1 Das Montreux-Dokument über einschlägige völkerrechtliche Verpflichtungen und geeignete Praktiken für Staaten beim Einsatz privater Militär- und Bewachungsunternehmen in bewaffneten Konflikten<sup>2</sup> und der internationale Verhaltenskodex für private Bewachungsdienstleister (ICoC)<sup>3</sup> bieten nützliche Anhaltspunkte für private Bewachungsunternehmen, sind jedoch nicht unmittelbar auf die besonderen Umstände der Piraterie und bewaffneten Überfälle auf See anwendbar und enthalten keine ausreichenden Anleitungen für PMSC. Das an Staaten gerichtete Montreux-Dokument stellt völkerrechtliche Verpflichtungen neu dar und enthält eine Zusammenstellung von geeigneten Verfahren für die Staaten, wenn auch darauf hinzuweisen ist, dass humanitäres Völkerrecht nur in bewaffneten Konflikten zur Anwendung kommt. Der an die private Bewachungsindustrie gerichtete ICoC legt eine Reihe von Grundsätzen und Verfah-

rensabläufe für private Anbieter von Bewachungsdiensten fest, um Gesetzmäßigkeit und die Beachtung der Menschenrechte zu fördern, wobei er jedoch im Zusammenhang mit der Selbstregulierung und nur für an Land tätige Bewachungsunternehmen verfasst ist und somit nicht direkt auf die Besonderheiten des Einsatzes von bewaffneten Wachleuten an Bord von Handelsschiffen zum Schutz vor Piraterieangriffen und bewaffneten Überfällen auf See anwendbar ist.

- 2.2 Die herrschende Lage vor der Küste Somalias erfordert daher eine gesonderte dringliche Überprüfung der Anforderungen für den Einsatz von privatem bewaffneten Wachpersonal an Bord von Schiffen, die das Hochrisikogebiet durchfahren.
- 2.3 Diese vorläufigen Leitlinien sollen daher Hilfestellung bei der Entwicklung eines internationalen Normungs- und Zertifizierungsprozesses für PMSC zum Schutz gegen Akte der Piraterie und bewaffnete Überfälle auf See geben und in der Zwischenzeit PMSC dabei unterstützen, ihre Fachkunde und Professionalität gegenüber den Reedern nachzuweisen.
- 2.4 PMSC sollen sich nach den einschlägigen nationalen und internationalen Normen für private Bewachungsdienstleistungen im Seeverkehr zertifizieren lassen, sobald diese eingeführt sind.

## 3 Gesellschaftsrechtliche Anforderungen an PMSC

- 3.1 PMSC sollen Verfahrensweisen für die Bereitstellung von Bewachungsdiensten im Seeverkehr für Reeder und Schiffsbetreiber festlegen, die alle sachdienlichen rechtlichen Voraussetzungen erfüllen.

### Allgemeines

- 3.2 PMSC sollen in der Lage sein, schriftliche Nachweise vorzulegen, damit interessierte mögliche Vertragspartner eine angemessene gründliche Prüfung vornehmen können. Dazu sollen Nachweise im Zusammenhang mit der Gründung, der Unternehmensführung und der Bonität gehören. Hierzu können unter anderem zählen:
- .1 Unternehmensstruktur und Ort ihrer Registrierung;
  - .2 Eigentumsverhältnisse des Unternehmens;
  - .3 Finanzlage und Bankauskünfte;
  - .4 Umfang des Versicherungsschutzes (insbesondere bei der Haftpflichtversicherung);
  - .5 Erfahrungheit der Führungskräfte, generell und aufgabenspezifisch und
  - .6 Qualitätsmanagementindikatoren, z. B. ISO-Akkreditierung.

### Anwendbares Recht

- 3.3 PMSC sollen über die geltenden Gesetze der Flaggen-, Hafen und Küstenstaaten in Bezug auf die Beförderung, das Tragen, die Aufbewahrung und den Gebrauch von Schusswaffen<sup>4</sup> und Bewachungsaus-

<sup>2</sup> Das Montreux-Dokument bekräftigt die Verpflichtung der Staaten, sicherzustellen, dass private Militär- und Sicherheitsunternehmen, die in bewaffneten Konflikten im Einsatz sind, sich an die Regeln des humanitären Völkerrechts und an die Menschenrechte halten.

<sup>3</sup> Der ICoC enthält eine Reihe von Grundsätzen für private Sicherheitsunternehmen.

<sup>4</sup> In den vorliegenden Richtlinien beinhalten alle Verweise auf Schusswaffen die dazugehörige Munition, Verschleißteile, Ersatzteile und Wartungszubehör zur Benutzung durch das bewaffnete private Wachpersonal, und alle Verweise auf die Sicherheitsausrüstung beinhalten auch Schutz- und Funkausrüstung zur Verwendung durch das .

rüstung und die Anwendung von Gewalt informiert sein. PMSC sollen insbesondere:

- .1 Kenntnisse auf dem Gebiet der geltenden nationalen Gesetze über die Beförderung, das Tragen, die Aufbewahrung und den Gebrauch von Schusswaffen und Sicherheitsausrüstung besitzen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass von den Reedern und Schiffsbetreibern die Genehmigungen der Flaggenstaaten einzuholen sind und dass das verpflichtete PCASP im Besitz der erforderlichen Waffenlizenz sein muss, die wie vorgeschrieben durch den Flaggenstaat ausgestellt oder bestätigt wird; und
- .2 24 Stunden an 7 Tagen Zugang zu fachkundiger Rechtsberatung im Seerecht haben, die auch die Komplexität des geltenden Rechts in Bezug auf das Tragen und den Gebrauch von Schusswaffen und Sicherheitsausrüstung an Bord von Handelsschiffen kennen sollte.

#### Versicherungsschutz

- 3.4 PMSC sollen folgende Versicherungen für die Dauer des Vertrags abschließen und aufrechterhalten:
  - .1 eine Privat- und Berufshaftpflichtversicherung mit einer angemessenen Deckungssumme entsprechend den Vorgaben des Reeders sowie
  - .2 eine auf die Personen bezogene Unfall-, Kranken-, Krankenhaus- und Rücktransportversicherung.
- 3.5 Da Schusswaffen und sonstige Sicherheitsausrüstung Teil des Vertragsinhalts sind, sollten PMSC für solche Reisen für ihr Personal eine Versicherung im Hinblick auf das Tragen und Nutzung von Schusswaffen abschließen, die Unfälle, Verletzungen und durch den Gebrauch von Schusswaffen entstehende Schäden abdeckt sowie auch mögliche Haftungsansprüche aus dem Tragen und/oder dem unbeabsichtigten Gebrauch oder dem vorsätzlichen Missbrauch von Schusswaffen.
- 3.6 Die PMSC sollen in den Hinweisen des Dokuments MSC.1/Circ.1405/Rev.1 auch das äußerst wichtige Erfordernis beachten, alle Bestimmungen in ihren Charterverträgen und -policen der Reeder, Charterer und Versicherer zu überprüfen, um sicherzustellen, dass alle möglichen Auswirkungen des Einsatzes von privatem Wachpersonal auf das Eigentum des Schiffseigentümers und den Haftpflichtversicherungsschutz des Reeders ausreichend berücksichtigt sind.

#### Sensibilisierung gegenüber Piraterie

- 3.7 PMSC sollen fundierte Kenntnisse über:
  - .1 die sich verändernde Lage der Piraterie im Hochrisikogebiet verfügen,
  - .2 die Bedrohung durch Piraten in der Region, die Militäroperationen in dem Gebiet sowie auch über Mittel verfügen, um auf dem aktuellen Kenntnisstand zu bleiben, und
  - .3 die letzte Fassung der „Besten Strategien und Verhaltenweisen zum Schutz gegen somalische Piraterie“ (BMP) haben und insbesondere Schutzmaßnahmen für Schiffe kennen.

#### Fachliche Eignung

- 3.8 Das PMSC soll über die fachliche Kompetenz verfügen, um seiner Aufgabe gerecht zu werden, die im Schutz der Personen an Bord sowie des Schiffes gegen rechtswidrige Angriffe besteht, wobei nur so viel Gewalt angewandt werden darf, wie unbedingt nötig und vertretbar ist. Insbesondere sollte das PMSC in der Lage sein, schriftliche Belege vorzulegen, die Folgendes enthalten können:
  - .1 Erfahrungen mit Einsätzen auf See (im Gegensatz zu solchen „an Land“);
  - .2 schriftlich festgelegte Verfahrensweisen und Strategien des Unternehmens für die Einsätze von PCASP, einschließlich u. a. Nachrichtenübermittlung, Teamführung, Befehlsstruktur, Führungswechsel (zum Beispiel im Fall des Ausfalls des Teamchefs), Zuständigkeiten für die Lebensrettung;
  - .3 schriftlich festgelegte Grundsätze hinsichtlich Bereitstellung, Beförderung, Tragen, Aufbewahrung, Ein- und Ausschiffen und Gebrauch von Schusswaffen in Übereinstimmung mit den entsprechenden rechtlichen Vorschriften;
  - .4 ein klares Konzept zu den Regeln für die Anwendung von Gewalt auf Grundlage verschiedener Szenarien und mit einem Plan für eine abgestufte Reaktion;
  - .5 eine schriftlich festgelegte, solide und überprüfbare Strategie im Bereich des Gesundheits-, Sicherheits- und Umweltverhaltens auch im Hinblick auf eine mögliche Untersuchung eines Vorfalls;
  - .6 ein Verfahren für Maßnahmen nach einem Vorfall, um die Untersuchungen/Strafverfolgung der staatlichen Behörden zu unterstützen für Fälle, in denen eine formelle Untersuchung gefordert wird;
  - .7 Empfehlungsschreiben/Referenzen früherer Kunden aus dem Bereich der Seeschiffahrtsindustrie.

#### 4 Unternehmensführung

- 4.1 Die Auswahl, gründliche Überprüfung und Schulung des Personals für ein PCASP-Team ist von entscheidender Bedeutung für einen erfolgreichen und sicheren Verlauf der Durchfahrten für das Schiff und die Besatzung. Der folgende Abschnitt enthält Empfehlungen, um sicherzustellen, dass dieses Personal befähigt ist, beim Einsatz an Bord eines Handelsschiffes die ihm zugewiesene Aufgabe zu erfüllen, und dass das private Bewachungsunternehmen in seiner Unternehmensführung die gebührende Sorgfalt walten lässt.

#### Auswahl und Überprüfung des privaten bewaffneten Bewachungspersonals

- 4.2 Die PMSC sollen über nachprüfbare, schriftlich festgelegte Betriebs- und Verfahrensregeln zur Feststellung der Eignung der Personen verfügen, die als PCASP eingesetzt werden sollen. Sie sollten die Eignung und Wirksamkeit ihrer Auswahl- und Managementverfahren im Zusammenhang mit ihrem

Personal nachweisen können, das kann u. a. Folgendes sein:

- .1 Polizeiliches Führungszeugnis;
- .2 Prüfung des beruflichen Werdegangs;
- .3 Überprüfungen von Dienstzeiten in den Streitkräften und der Polizei, soweit vorhanden;
- .4 Nachweise der gesundheitlichen, körperlichen und geistigen Eignung des Personals (einschließlich Prüfungen auf Drogen- und Alkoholkonsum);
- .5 ein nachprüfbares System, um die permanente Einsatzfähigkeit des Personals zu gewährleisten (fortlaufende Kontrollen);
- .6 dokumentarische Nachweise über die einschlägige Erfahrung und spezifische Zertifizierung hinsichtlich des Gebrauchs und des Tragens der einzusetzenden Schusswaffen und Sicherheitsausrüstung, auch unter marinen Gegebenheiten.

#### *Ausbildung des PSCAP-Teams*

- 4.3 Das PMSC soll sicherstellen, dass jedes bei ihm beschäftigte PCASP-Mitglied eine angemessene und geeignete Einzel- und Sammelausbildung erhält und das auch nachweisen kann. Die entsprechenden Ausbildungsnachweise sollen aufbewahrt werden und belegen, dass das PCASP über die erforderlichen operativen Fähigkeiten gemäß Abschnitt 5 dieses Dokuments verfügt. Das PMSC sollte deshalb in der Lage sein, schriftlich festgelegt folgendes nachzuweisen:
  - .1 dass eine Grund- und eine Wiederholungsausbildung stattgefunden haben, was anhand umfassender, detaillierter und überprüfbarer Nachweise zu belegen ist;
  - .2 dass der Teamchef nachprüfbar mit dem Schiffstyp und der geplanten Route wie auch mit der Gefahrenabwehr im Seeverkehr und der maritimen Sicherheit gut vertraut ist;
  - .3 dass das Personal nach schriftlich festgelegten, betriebsinternen Standards in der angemessenen Anwendung von Gewalt ausgebildet worden ist, was die Kenntnis der Befehls- und Leitstruktur zwischen PCASP und Schiffsführer einschließt;
  - .4 dass das Personal im Umgang mit genau den Schusswaffen, der Munition und anderer Sicherheitsausrüstung geschult ist, die auf den Schiffen zum Einsatz kommen;
  - .5 dass das Personal eine medizinische Schulung nach anerkanntem nationalen oder internationalen Standard erhalten hat;
  - .6 dass das Personal eine geeignete Schulung und/oder Einweisung erhalten hat insbesondere hinsichtlich des Schiffstyps, des Gebiets, in dem das Schiff fahren soll, der möglichen rechtlichen/praktischen Auswirkungen ihres Einsatzes und der Bestimmungen des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) und des Internationalen Codes für die Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM) sowie der BMP.

#### *Erforderliche Unterlagen*

- 4.4 Die PMSC sollen über Einrichtungen für die Bereitstellung von Sicherheitsausweisen, Reisedokumenten, Visa und allen relevanten Genehmigungen verfügen.

#### **5 Erwägungen zum Einsatz**

- 5.1 Dieser Abschnitt befasst sich mit den spezifischen Aspekten des Einsatzes eines PCASP-Teams und der Rolle der PMSC, wirksame und erfolgreiche Einsätze sicherzustellen, was den Nachrichtenaustausch mit dem Schiffseigner oder Schiffsbetreiber einschließt. Die Einzelheiten eines Einsatzes von PCASP können abhängig vom Schiffstyp und den Details der Reise unterschiedlich sein. Zum Nachweis eines Mindestmaßes an Sachkunde sollte das PMSC in der Lage sein, die im Folgenden aufgeführten Empfehlungen weitestgehend zu erfüllen.
- 5.2 Neben den üblichen Merkmalen einer vertraglichen Übereinkunft sollte der Vertrag zwischen der Reederei und dem PMSC solche Vereinbarungen enthalten, die sich aus den Planungsüberlegungen zu dem Einsatz ergeben haben, so wie sie, allerdings nicht abschließend, im Folgenden aufgelistet werden.
- 5.3 Die geltenden nationalen Gesetze und Vorschriften (z. B. des Flaggenstaates, Hafen- und Küstenstaates) über die Beförderung, das Tragen, die Aufbewahrung, das Ein- und Ausschiffen oder den Einsatz von PCASP und Schusswaffen sowie sicherheitsbezogene Ausrüstung müssen im Hinblick auf die Arbeitspraxis von Fall zu Fall geprüft und umgesetzt werden.

#### *Beste Strategien und Verhaltensweisen (BMP)*

- 5.4 Die bisherigen Erfahrungen, die von den Seestreitkräften gesammelten Daten als richtig belegt werden, zeigen, dass die Anwendung der Empfehlungen der letzten Fassung der BMP entscheidend dazu beiträgt, zu verhindern, dass ein Schiff Opfer von Piraterie oder eines bewaffneten Überfalls wird. Es wird daher empfohlen, die BMP im gesamten Hochrisikogebiet sowie in dem International empfohlenen Transitkorridor (IRTC) anzuwenden und sie als erste Mindest- und Präventivmaßnahme zu betrachten. Ein bewaffnetes Team soll nur als Ergänzungsmaßnahme neben der vollständigen Anwendung der BMP angesehen werden und ersetzt keinesfalls deren Ausführung.

#### *Größe, Zusammensetzung und Ausrüstung des PCASP-Teams*

- 5.5 Größe, Zusammensetzung und Ausrüstung des PCASP-Teams sollten mit dem Reeder/Schiffsbetreiber, der mit dem PMSC einen Vertrag schließt, besprochen und von ihm gebilligt werden. Das PMSC sollte über Methoden und Verfahrensweisen verfügen, um die Größe, Zusammensetzung und Ausrüstung des PCASP-Teams festlegen zu können, wobei unter anderem folgende Faktoren zu berücksichtigen sind:
  - .1 Einschätzung des Sicherheitsbedarfs des Schiffes, einschließlich von Faktoren wie der voraussichtlichen Fahrzeit des Schiffes durch das Ge-

- biet, der Größe und der Schiffstyps, seiner Geschwindigkeit und seinem Freibord, der Risikobewertung des Eigentümers selbst und der vereinbarten Aufgaben des Teams. Bei der Analyse sollte die Mindestanzahl der Personen angegeben werden, aus denen das Bewachungsteam bestehen soll, wobei zu berücksichtigen ist, dass auch in Fällen von Verletzung und Krankheit ein gleichbleibender Schutzstandard gewährleistet sein muss;
- .2 Sicherstellung einer eindeutigen Rangordnung sowie einer ausgewogenen Erfahrungs-/Fertigkeitsmischung innerhalb des PCASP-Teams. Der Teamleiter sollte fachmännisch Schwachstellen von Schiffen und Gefährdungsanalysen beurteilen können und fähig sein, Ratschläge zu Schutzmaßnahmen bei Schiffen zu erteilen. Es wird empfohlen, dass mindestens ein Mitglied als Teamsanitäter ausgebildet ist;
  - .3 Sicherstellung, dass das PCASP-Team über geeignete Ausrüstung verfügt, wobei die Bewertung der Bedrohungslage und die Absprachen zwischen dem Reeder und dem PMSC zu berücksichtigen sind;
  - .4 Sicherstellung, dass die passenden Schusswaffen vorhanden sind, die nach den geltenden Rechtsvorschriften des Flaggenstaats – bezogen auf den dem PCASP erlaubten Typ von Schusswaffen, deren Führen und Gebrauch – eingesetzt werden dürfen. Die Auswahl der Schusswaffen soll von dem vereinbarten Bedarf abhängig sein sowie von den Vorgaben für die Anwendung von Gewalt, wie sie zwischen dem Reeder, dem PMSC und dem Kapitän vereinbart wurden;
  - .5 angesichts der Möglichkeit einer ernsthaften Verletzung ist für die Bereitstellung einer erweiterten medizinischen Ausrüstung zu sorgen, mit der auch Schusswunden versorgt werden können. Die mangelnde Verfügbarkeit medizinischer Versorgung in der Region ist dabei ebenfalls zu berücksichtigen; und
  - .6 es ist sicherzustellen, dass das PCASP mit passenden Aufnahmegeräten (z. B. Videokameras/digitale Diktiergeräte) ausgerüstet ist, um – soweit praktisch möglich – Beweise im Fall der Anwendung von Gewalt zu sichern.

#### *Befehlsgewalt und Überwachung*

- 5.6 Das PMSC sollte Vorgaben zur Strategie und Ausgestaltung der Befehlsgewalt und zur Überwachung des PCASP-Team an Bord eines Schiffes machen und sicherstellen, dass das Sicherheitsteam sich dessen im vollen Umfang bewusst ist. Insbesondere sollen die strategische Leitlinie und die Verfahrensweise Folgendes enthalten:
  - .1 eine eindeutige Aussage, in der anerkannt wird, dass der Schiffsführer zu jeder Zeit die Befehlsgewalt innehat und er die allen übergeordnete Führungsperson an Bord ist und es für den Fall, dass der Kapitän nicht verfügbar ist, ein vorab festgelegtes Verfahren für dessen Vertretung gibt;
  - .2 eine Reihe von eindeutig, schriftlich festgehaltenen schiffs- und fahrtspezifischen Leitungsverfahren, die unter anderem auch Verfahren für die Art und Weise des Ablaufs von Übungen und für tatsächliche Vorfälle einschließen;
  - .3 eine Liste der Aufgaben und der erwarteten Art ihrer Erfüllung des Verhaltens des PCASP-Teams und schriftliche Nachweise über deren Tätigkeiten an Bord, und
  - .4 einen transparenten wechselseitigen Informationsfluss und eine erkennbare Koordinierung und Kooperation zwischen dem Reeder, dem Charterer, den PCASP, PMSC und dem Schiffsführer, den Offizieren und der Besatzung, während des gesamten Einsatzes.
- 5.7 Solche Befehlsgewalt- und Überwachungsstrategien und Verfahrensweisen von PMSC können unter anderem Folgendes zum Inhalt haben:
  - .1 Bereitstellung ständig aktualisierter Bedrohungsanalysen auf der Basis nachrichtendienstlicher Erkenntnisse während des gesamten vertraglich festgelegten Aufenthalts des PCASP an Bord und Nutzung dieser Informationen, um beispielsweise die ursprünglich geplante Fahrtroute zu ändern;
  - .2 Überwachung der täglichen Tätigkeiten des PCASP-Teams an Bord;
  - .3 ein 24-Stunden Noteinsatz- und Krisenplan für alle vorhersehbaren Vorgänge, und
  - .4 Rückmeldungen an das Hauptbüro über Übungen der Besatzung und dem Bedarf von Verbesserungen der Abwehrfähigkeit des Schiffes auf Grundlage der Berichte des an Bord tätigen Teams.

#### *Eingruppierung der PCASP*

- 5.8 Die Reeder/Schiffsbetreiber sollten auf jede anwendbare innerstaatliche Rechtsvorschrift des Flaggenstaats, die die Art der Verwendung von PCASP an Bord ihrer Schiffe betrifft, hinweisen. Die PMSC sollten sicherstellen, dass sie diese in Bezug auf ihre Verträge berücksichtigen und ebenfalls dafür Sorge tragen, dass sich das PCASP der Auswirkungen für ihre Art der Verwendung an Bord bewusst ist.

#### *Behandlung von Schusswaffen und Munition vom Betreten bis zum Verlassen des Schiffes*

- 5.9 Das PMSC sollte den verantwortungsvollen Umgang des PCASP-Teams mit Schusswaffen und Munition zu jedem Zeitpunkt sicherstellen.
- 5.10 Dabei sollte das PMSC nachweisen können, dass es dies in vollem Maße berücksichtigt und im Hinblick auf das Dokument MSC.1/Circ.1408 die folgenden Maßnahmen ergriffen hat:
  - .1 schriftlich festgehaltene Einhaltung der anzuwendenden Rechtsvorschriften des Flaggen-, Küsten- und Hafenstaats über die Bereitstellung, Beförderung, das Tragen, die Aufbewahrung und den Gebrauch von Schusswaffen, Munition und Sicherheitsausrüstung von der Ein- bis zur Ausschiffungsstelle, einschließlich der Häfen, die das Schiff möglicherweise an-

- läuft, während sich das PCASP-Team an Bord befindet. Das PCASP-Team sollte nachweisen können, dass der mitgeführte Ist-Bestand allen dokumentierten Erklärungen entspricht, einschließlich der Übereinstimmung mit allen geltenden Export-/Importgenehmigungen;
- .2 das Vorhandensein geeigneter Behälter für Schusswaffen, Munition und Sicherheitsausrüstung ab der Stelle, wo sie auf das und vom Schiff gebracht werden, in vollständiger Übereinstimmung mit der nationalen Rechtsprechung und den Gesetzen des Hafenstaats;
  - .3 das Vorhandensein schriftlich festgelegter Standards und Verfahren zur Führung einer vollständigen Bestandsliste aller Schusswaffen, Munition und Sicherheitsausrüstungen, die bei Ankunft auf dem Schiff zur Verfügung stehen (in der Bestandsliste sollten die Marke, das Modell, das Kaliber, die Seriennummer und das Endbenutzerzertifikat des Unternehmens sowie der Kaufnachweis für alle Schusswaffen und Zubehörteile genau angegeben sein; außerdem sollte sie Einzelheiten über die Art der Munition und die Menge enthalten);
  - .4 das Bestehen effektiver Kontrollverfahren für getrennte und sichere Lagerung an Bord sowie bei gefechtsbereiten Schusswaffen, Munition und Sicherheitsausrüstung;
  - .5 durch Vereinbarung eindeutig bestimmte Bereiche, in denen Schusswaffen getragen bzw. nicht getragen werden dürfen, zusammen damit sollte protokollarisch der Zustand der Waffe vereinbart werden (zum Beispiel ungeladen und Magazin entnommen, Magazin eingesetzt und Waffe gesichert), wie auch welche Umstände Anlass geben, diesen Zustand zu ändern;
  - .6 detaillierte und eingeübte Befehle, die sich auf die Bedingungen beziehen, unter denen Schusswaffen geladen und für den Gebrauch „bereit gemacht“ werden können, sollten in dem Vertrag mit dem PCASP genau angegeben sein, um bei einem Vorfall, der den Gebrauch von Schusswaffen an Bord erfordert, größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten und die Einsatzfähigkeit zu optimieren;
  - .7 das Vorhandensein sicherer Bereiche („Ladebuchten“) für das Be- und Entladen von Waffen;
  - .8 eine detaillierte Verfahrensweise für die Bestandsnachweisführung für die gesamte Munition zum Zeitpunkt des Ein- und Ausschiffens, bei jeder Durchfahrt, wobei ein Abgleich der Bestandsliste von Schusswaffen und Munition an der Ein- und Ausschiffungsstelle vorgesehen sein sollte;
  - .9 detaillierte Strategien und Verfahren für die Einstellung der Waffen auf die jeweiligen Personen, die sie tragen und sie möglicherweise während der Durchfahrt des Hochrisikogebiets benutzen müssen; und
  - .10 detaillierte Strategien und Verfahren für die routinemäßige Wartung der Schusswaffen des PCASP-Teams sowie ein Programm für die mindestens einmal jährlich durchzuführende formelle Inspektion und Wartung der Waffen durch einen ausgebildeten Waffenmechaniker.
- Einarbeitung an Bord*
- 5.11 Das PMSC sollte vom Reeder Sicherheiten verlangen, dass sich Schiffsführer und Besatzung mit der Stellung und Aufgabe des PCASP-Teams an Bord vertraut gemacht haben. Vor Einfahrt in das Hochrisikogebiet sollten während der Fahrt des Schiffes Übungen der Besatzung mit dem PCASP-Team durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass alle Beteiligten ihre Aufgaben bei den Maßnahmen zur Verhütung von Akten der Piraterie kennen, sowie das, was von ihnen während eines Vorfalls erwartet wird, wenn das PCASP-Team zum Einsatz kommt und einen Angriff von Piraten auf das Schiff abwehrt.
  - 5.12 Das PMSC sollte in Abstimmung mit dem Reeder und dem Schiffsführer (entsprechend etwaiger zusätzlicher Vorschriften des Flaggenstaats) sicherstellen, dass das Bewachungsteam an Bord mindestens eine Einweisung an Bord einschließlich Rettungs-, Sicherheits- und Brandschutzvorschriften und Protokolle über den Nachrichtenverkehr erhalten hat.
- Anwendung von Gewalt*
- 5.13 Das PMSC sollte sich dessen bewusst sein, dass die Gesetze über die Anwendung von Gewalt sich im Laufe der Zeit verändern und je nach Ort unterschiedlich sein können. Bei einem Vorfall auf einem Schiff, auf dem ein PCASP-Team im Einsatz ist, gelten die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, einschließlich des Strafrechts des Flaggenstaats. Dazu können ebenfalls Gesetze und sonstige Rechtsvorschriften der Küsten-, Hafen- und sonstigen Staaten gehören (siehe 1.1). Der Ort, an dem sich ein Vorfall ereignet, und/oder die Nationalität des Schiffes, der beteiligten Unternehmen und Personen, einschließlich des PMSC, des PCASP-Teams und anderen, haben Einfluss darauf, welches Recht zur Anwendung kommt.
  - 5.14 Das PMSC sollte eine klare Strategie und Leitlinien für die Anwendung von Gewalt haben (vgl. 3.8) sowie spezifische Regeln zur Anwendung von Gewalt dem in seinem Auftrag arbeitenden PCASP-Team vorgeben, die diesen Richtlinien entsprechen (Regeln über die Anwendung von Gewalt). Diese Regeln sollen das geltende Recht widerspiegeln. Sie sollen regelmäßig überprüft und erforderlichenfalls angepasst werden.
  - 5.15 PMSC sollte sicherstellen, dass das in ihrem Auftrag arbeitende PCASP-Team die geltenden Regeln für die Anwendung von Gewalt genau kennt und sie in vollem Umfang einhält. Es sollte insbesondere sicherstellen, dass das PCASP-Team sich dessen bewusst ist, dass
    - .1 es nach diesen geltenden Vorschriften handeln sollte in dem Wissen, dass seine Aufgabe unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen ausschließlich in dem Schutz des Lebens der Personen an Bord und dem Schutz des Schiffes

- vor bewaffneten Angriffen durch Piraten besteht;
- .2 alle zumutbaren Schritte unternommen werden, um die Anwendung von Gewalt zu vermeiden, und für den Fall, dass es zur Gewaltanwendung kommt, diese Gewalt als Teil eines abgestuften Notfallplans eingesetzt wird, dies schließt insbesondere die strenge Ausführung der Bestimmungen der letzten Fassung der besten Strategien und Verhaltensweisen (BMP) ein;
  - .3 Gewaltanwendung nicht über das unter den gegebenen Umständen unbedingt erforderliche Maß hinausgehen soll und so gehandelt wird, dass das Menschenleben respektiert und geschützt wird, und
  - .4 das PCASP-Team Schusswaffen gegen Personen nur zur Selbstverteidigung oder zur Verteidigung anderer einsetzt.
- 5.16 Ein abgestimmter Plan für eine abgestufte Reaktion bei Anwendung von Gewalt, der Warnverfahren einschließt, sollte schriftlich festgelegt werden und vor Betreten des Schiffes von allen betroffenen Beteiligten, einschließlich des Reeders, des Schiffsführers und des privaten Sicherheitsunternehmens, unterzeichnet werden. Dieser Plan sollte eine Beschreibung der Stellung und Aufgabe des Schiffsführers und des PCASP-Teamchefs enthalten.
- 5.17 Das private Sicherheitsunternehmen zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt sollte in Abstimmung mit dem Reeder sicherstellen, dass
- .1 sowohl dem Schiffsführer als auch dem PCASP-Team die Regeln für die Anwendung von Gewalt erläutert wurden;
  - .2 der Schiffsführer und das PCASP-Team die Bedingungen verstehen und billigen, die regeln, wann und wie die Entscheidung über die Anwendung der Regeln für die Anwendung von Gewalt getroffen wird und von wem, und
  - .3 der Schiffsführer und das PCASP-Team eine Erklärung unterzeichnen, dass sie die Regeln für die Anwendung von Gewalt gelesen und verstanden haben.

#### Meldungen und Aufzeichnungen

- 5.18 Das PMSC sollte sicherstellen, dass der PCASP-Teamchef ein Logbuch führt, in das er jeden Vorfall einträgt, im dem Schusswaffen abgefeuert wurden, das der Schiffsführer dann gegenzeichnet. Solche Vorfälle sollten im Detail in Form eines Piraterie-Berichts schriftlich festgehalten werden. Ebenso sollten alle Fälle aufgezeichnet werden, in denen eine Waffe aus anderen Gründen als zur Selbstverteidigung entladen wird, wie zum Beispiel bei Übungen oder eine versehentliche Entladung.
- 5.19 Das PMSC sollte sicherstellen, dass der PCASP-Teamchef dem Reeder/Schiffsbetreiber einen formgerechten schriftlichen Bericht zu jedem Vorfall, bei dem es zur Anwendung von Gewalt kommt, übergibt, der vom Schiffsführer gegenzuzeichnen ist. Dieser Bericht kann folgende Angaben beinhalten:
- .1 Zeitpunkt und Ort des Vorfalls;
  - .2 Einzelheiten der Vorkommnisse, die zu dem Vorfall führten;
  - .3 schriftliche Erklärungen der an dem Vorfall beteiligten Mitglieder des PCASP;
  - .4 bei dem Vorfall erlittene Verletzungen und/oder entstandener Sachschaden;
  - .5 aus dem Vorfall gezogene Lehren und gegebenenfalls empfohlene Verfahren zur Vermeidung der Wiederholung des Vorfalls, und
  - .6 Dokumentation aller Tests, einschließlich Drogen- und Alkoholtests, die während der Untersuchung Vorfalls durchgeführt werden.
- 5.20 Der Absatz 5.19 genannte schriftliche Bericht kann durch alle verfügbaren Videoaufnahmen oder Photos ergänzt werden.

MSC.1/Circ.1443  
25<sup>th</sup> May 2012

#### **INTERIM GUIDANCE TO PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES PROVIDING PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA<sup>1</sup>**

- 1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-ninth session (11 to 20 May 2011), approved interim guidance to flag States and to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.
- 2 Given the importance and urgent nature of the issue, and the need to further develop and promulgate detailed guidance and recommendations as soon as possible, the Committee approved and the Council authorized the convening of an intersessional meeting of the Maritime Security and Piracy Working Group (13 to 15 September 2011) to update the guidance, and to develop new guidance for port and coastal States on the same issue.
- 3 Following the high-level debate on the issue of privately contracted armed security personnel on board ships that took place at its ninetieth session (16 to 25 May 2012), the Committee agreed to also develop guidance to private maritime security companies to complement existing guidance, and to further assist policy development at the national level and facilitate greater harmonization of policies at the international level related to the issue of private armed security on board ships.
- 4 The Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area is set out in the annex.
- 5 The attached interim guidance should be read in conjunction with the interim guidance set out in MSC.1/

<sup>1</sup> High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

- Circ.1405/Rev.2 on Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; MSC.1/Circ.1406/Rev.2 on Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; and MSC.1/Circ.1408/Rev.1 on Revised interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area<sup>1</sup>; and the information provided in MSC-FAL.1/Circ.2 on Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships, as well as the other recommendations and guidance developed by the Organization for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.
- 6 Member Governments are urged to bring this circular to the attention of all national agencies concerned with anti-piracy activities, including shipowners, ship operators, shipping companies, shipmasters and crews, and private security companies.
  - 7 Member Governments are also urged to take any necessary action to ensure the implementation, as appropriate, of the interim guidance given in the annex.
  - 8 Member Governments, international organizations and non-governmental organizations with consultative status are invited to bring to the attention of the Committee, at the earliest opportunity, the results of the experience gained from the use of the interim guidance so as to assist the Committee in deciding on any action to be taken.

\*\*\*

## ANNEX

### INTERIM GUIDANCE TO PRIVATE MARITIME SECURITY COMPANIES PROVIDING PRIVATELY CONTRACTED ARMED SECURITY PERSONNEL ON BOARD SHIPS IN THE HIGH RISK AREA<sup>2</sup>

#### 1 Purpose

- 1.1 In recent years there has been a significant increase in the number of ship operators choosing to employ privately contracted armed security personnel (PCASP) for protection against attacks by Somalia-based pirates in the High Risk Area (HRA) of the Western Indian Ocean and Gulf of Aden. According to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) (part II, section I, article 2) and customary international law, a coastal State has sovereignty in its territorial sea. This sovereignty within the territorial sea is exercised subject to the rules of innocent passage as per UNCLOS (part II, section 3), and other rules of international law. However, no international guidance or standards exist at present

<sup>1</sup> As they may be revised.

<sup>2</sup> High Risk Area: an area as defined in the Best Management Practices for Protection against Somalia-based Piracy (MSC.1/Circ.1339), unless otherwise defined by the flag State.

- 1.2 Article 92 of UNCLOS refers to the flag State's „exclusive jurisdiction on the high seas“, and article 94 of UNCLOS to „duties of the flag State.“ It is recognized that the decision to allow PCASP on board ships is the prerogative of flag States and not all flag States may allow their use.
- 1.3 PMSC should acknowledge the possible existence of legal responsibilities with respect to the deployment of PCASP. This should include PMSC seeking the appropriate approval, as applicable and prior to embarking PCASP on board ships, from the competent authorities in:
  - .1 flag States;
  - .2 countries where the PMSC is registered; and
  - .3 countries in which operations are conducted or managed, including countries through which PCASP may transit.
- 1.4 The purpose of this guidance is to provide interim guidance to PMSC to enable:
  - .1 the appropriate content and nature of the documented procedures to be put in place, to allow shipowners to make an informed judgement on the selection of PMSC; and
  - .2 PMSC to provide assistance to shipowners in the prevention of acts of piracy and armed robbery against ships in the identified HRA, through the considered deployment of PCASP.
- 1.5 This interim guidance is not legally binding and is not in itself a set of certifiable standards. It does, however, provide minimum recommendations on the competencies and abilities a professional PMSC is expected to have. MSC.1/Circ.1443 Annex, page 2.
- 1.6 This interim guidance to PMSC should be read in conjunction with MSC.1/Circ.1405/Rev.2 on Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; MSC.1/Circ.1406/Rev.2 on Revised interim recommendations for flag States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; MSC.1/Circ.1408/Rev.1 on Revised interim recommendations for port and coastal States regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area; and the information provided in MSC-FAL.1/Circ.2 on Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships, as well as the other recommendations and guidance developed by the Organization for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships.

#### 2 PMSC professional certification

- 2.1 The Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States related to Operations of Private Military and Security

ity Companies during Armed Conflict<sup>1</sup> and the International Code of Conduct for Private Security Service Providers (ICoC)<sup>2</sup> are useful reference points for PMSC, but are not directly relevant to the situation of piracy and armed robbery in the maritime domain and do not provide sufficient guidance for PMSC. The Montreux Document, which addresses States, restates rules of international law and provides a set of good practices for States, although it should be noted that international humanitarian law is applicable only during armed conflict. The ICoC, which addresses the private security industry, identifies a set of principles and processes for private security service providers related to support for the rule of law and respect for human rights, but is written in the context of self-regulation and only for land-based security companies, and is therefore not directly applicable to the peculiarities of deploying armed guards on board merchant ships to protect against acts of piracy and armed robbery at sea.

- 2.2 The prevailing situation off the coast of Somalia therefore necessitates separate and urgent consideration of requirements for the use of PCASP on board ships transiting the HRA.
- 2.3 This interim guidance is therefore intended to assist in the development of an international standard and certification process for PMSC to protect against acts of piracy and armed robbery at sea and to assist PMSC in demonstrating their competence and professionalism to shipowners in the interim.
- 2.4 PMSC should seek certification with relevant national and international private maritime security service standards when these are established.

### 3 PMSC company requirements

- 3.1 PMSC should establish procedures to provide maritime security services to shipowners and ship operators and comply with all relevant legal requirements.

#### General

- 3.2 PMSC should be able to provide documentary evidence to enable relevant interested parties to carry out due diligence. These should include documents relating to incorporation, management and financial standing. This may include, but is not limited to:
- .1 company structure and place of registration;
  - .2 company ownership;
  - .3 financial position and bank references;
  - .4 extent of insurance cover (in particular covering third-party risks);
  - .5 senior management experience, general and specific to the task; and
  - .6 quality management indicators – e.g. ISO certification.

<sup>1</sup> The Montreux Document reaffirms the obligation on States to ensure that private military and security companies operating in armed conflicts comply with international humanitarian and human rights law.

<sup>2</sup> The ICoC sets forth a set of principles for private security companies.

#### Applicable law

- 3.3 PMSC should have awareness and understanding of applicable laws of flag, port and coastal States with respect to the transport, carriage, storage and use of firearms<sup>3</sup> and security-related equipment and the use of force. In particular PMSC should have:
- .1 understanding of applicable national laws with respect to the transport, carriage, storage and use of firearms and security-related equipment, noting that the approvals from the flag State should be obtained by the shipowners and ship operators and that the PCASP engaged carry the required firearms licence issued or endorsed by the flag State as prescribed; and
  - .2 access to competent maritime legal advice on a 24/7 basis, recognizing the complexity of applicable laws concerning the carriage and use of firearms and security-related equipment on board merchant ships.

#### Insurance cover

- 3.4 PMSC should hold and maintain for the duration of the contract:
- .1 public and employers liability insurance cover to an appropriate level and as required by the shipowner; and
  - .2 personal accident, medical expenses, hospitalization and repatriation insurance.
- 3.5 As firearms and other security-related equipment are to be part of the contracted plan, PMSC should insure their personnel to carry and use firearms on such voyages for accident, injury and damage arising from the use of firearms and liability for any claim that might arise from the carriage and/or negligent or intentional misuse of firearms.
- 3.6 PMSC should note references in MSC.1/Circ.1405/Rev.2 on the vital need for shipowners, charterers and underwriters to review all provisions in their charters and policies to ensure adequate attention is paid to the questions raised with respect to the impact that deployment of PCASP may have on the shipowner's property and liability insurance cover.

#### Piracy awareness

- 3.7 PMSC should have a sound understanding of:
- .1 the changeable piracy situation in the HRA;
  - .2 the piracy threat in the region, military operations in the area, and the means to maintain current knowledge; and
  - .3 the latest version of the Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (BMP) and, in particular, ship protection measures.

#### Operational competence

- 3.8 PMSC should have professional capability to carry out their role, which is the protection of persons on board and the ship against unlawful attack, using

<sup>3</sup> In the present guidance, all references to firearms include the associated ammunition, consumables, spare parts and maintenance equipment for use by PCASP, and all references to security-related equipment include protective and communication equipment for use by PCASP.

only that force which is strictly necessary and reasonable. In particular PMSC should be able to provide documentary evidence, which may include:

- .1 maritime (as opposed to land-based) experience;
- .2 documented and implemented company procedures and policies for PCASP operations including, but not limited to, communication, leadership, chain of authority, change in command (in the event, for example, of incapacity of the team leader), responsibilities in life saving;
- .3 a written policy on the procurement, transport, carriage, storage, embarkation and disembarkation and use of firearms in accordance with relevant legal requirements;
- .4 a clear policy on the rules for the use of force based on the consideration of several scenarios and providing a graduated response plan;
- .5 a documented, robust and auditable health safety security environment policy with regard to incident investigation;
- .6 a process for post incident actions to support State authority investigations/prosecution should a formal investigation be required; and
- .7 written testimonials/references from previous clients in the maritime industry.

#### 4 Management

- 4.1 Selection, vetting and training of personnel for a PCASP team is crucial to successful and safe transits for the ship and crew. The following section provides recommendations to ensure that such personnel are competent to fulfil their assigned role when deployed on board a merchant ship and that PMSC perform due diligence in their management processes.

##### *Selection and vetting of PCASP*

- 4.2 PMSC should have verifiable, written internal policies and procedures for determining the suitability of persons to be deployed as PCASP. They should be able to provide documentary evidence demonstrating the suitability and effectiveness of their personnel selection and management procedures including, but not limited to:
  - .1 criminal background checks;
  - .2 history of employment checks;
  - .3 military and law enforcement background checks, where applicable;
  - .4 record-keeping of medical, physical, and mental fitness of personnel (including regular drug and alcohol testing);
  - .5 a verifiable system ensuring the continued suitability for employment of their personnel (ongoing vetting procedures);
  - .6 record-keeping of relevant experience and specific certification in the use and carriage of any firearms and security-related equipment to be deployed including in the maritime environment.

##### *Training of the PCASP team*

- 4.3 PMSC should ensure that the PCASP it employs receive and can demonstrate having received adequate and appropriate individual and collective

training. Records of such training should be maintained and demonstrate that PCASP have the necessary operational capabilities as per section 5 of this document. PMSC should therefore be able to provide documentary evidence of the following:

- .1 comprehensive, detailed and auditable records of training, both initial and refresher;
- .2 that the team leader has verifiable familiarity of the ship type and the particular route envisaged and in maritime security and protection;
- .3 that personnel are trained and qualified to documented company standards in the appropriate use of force which include the command and control relationship between the PCASP and the master of the ship;
- .4 that personnel are trained and competent with the specific firearms, ammunition and other related security equipment deployed on the ship;
- .5 that PCASP personnel are given medical training to a recognized national or international standard;
- .6 that personnel are given appropriate training and/or briefing specific to the ship type, where that ship will be operating and what legal/practical implications that might have for their deployment, and in the provisions of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, International Safety Management (ISM) Code and BMP.

##### *Documentation requirements*

- 4.4 PMSC should have in place systems for the provision of security identity documentation, travel documents, visas and all relevant licences.

#### 5 Deployment considerations

- 5.1 This section addresses the specific aspects of PCASP deployment and the role of PMSC in ensuring efficient and successful deployments, including communications with the shipowner or operator. The particulars of PCASP deployment will vary depending on the ship type and the details of its voyage. However, in order to demonstrate a minimum level of competence, PMSC should be able to fulfil the recommendations detailed below to the greatest extent necessary.
- 5.2 In addition to the usual features of a contractual agreement, the contract between the shipping company and the PMSC should cover the agreements reached as a result of deployment considerations, as listed but not limited to those identified below:
- 5.3 Applicable national laws and regulations (e.g. flag State, port State and coastal State) on the transport, carriage, storage, embarkation, disembarkation, or use of PCSAP and firearms and security-related equipment will need to be considered and reflected in operational practice on a case-by-case basis.

##### *Best Management Practices*

- 5.4 Experience supported by data collected by naval forces shows that the application of the recommendations contained in the latest version of the BMP can make a significant difference in preventing a

ship falling victim to piracy or armed robbery against ships. It is recommended that BMP be applied throughout the HRA and in the Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) and be considered as the first, minimum, preventative option. An armed team should only be seen as a supplement to full BMP implementation and in no way replaces the need for BMP to be implemented.

*PCASP team size, composition and equipment*

5.5 The size, composition and equipment of the PCASP team should be discussed and agreed between the shipowner/ship operator and contracting PMSC. PMSC should have policies and procedures to determine the size, composition and equipment of the PCASP team, taking into account, but not limited to:

- .1 an assessment of the ship's security needs including factors such as the estimated duration of the ship transit, the size and type of ship, its speed and freeboard, the owner's risk assessment, and the agreed duties of the team. The analysis should indicate the minimum number of persons that should form the security team, taking into account the need for continuity of protection in the event of injury and illness;
- .2 ensuring a clear hierarchy and an appropriate skill/experience mix within the PCASP team. The team leader should be competent in ship vulnerability and risk assessments, and be able to advise on ship protection measures. It is recommended that at least one team member be qualified as team medic;
- .3 ensuring that the PCASP is provided with suitable equipment, taking into account the voyage risk assessment and discussions between shipowner and PMSC;
- .4 ensuring the provision of appropriate firearms and capability to be employed in accordance with the applicable flag State requirements pertaining to the type, carriage and use of firearms by PCASP. The choice of firearms should be linked to the agreed need and the rules on the use of force as agreed between the shipowner, PMSC and master;
- .5 given the possibility of serious injury, ensuring the provision of enhanced medical equipment on board capable of managing gunshot wounds. Consideration should be given to the lack of availability of regional medical assistance; and
- .6 ensuring that PCASP are equipped with suitable recording equipment (e.g. video cameras/digital dictaphones) to record and preserve evidence in the event of use of force, as practicable.

*Command and control*

5.6 PMSC should have a policy and procedures governing the command and control of PCASP on board a ship, and ensure that the PCASP is fully aware of them. In particular the policy and procedures should contain:

- .1 a clear statement recognizing that at all times the master remains in command and is the overriding authority on board, and an agreed

procedure in the event of the master being unavailable;

- .2 a clearly documented set of ship and voyage-specific governance procedures, inter alia, covering procedures for the conduct of exercises and real incidents;
- .3 a list of duties, expected conduct, behaviour and documentation of PCASP team actions on board; and
- .4 a transparent two-way information flow and recognizable coordination and cooperation between the shipowner, charterer, PCASP, PMSC and the ship's master, officers and crew throughout deployment.

5.7 Such a command, control policy and procedures could include, but are not limited to PMSC:

- .1 provision of regular updated intelligence-based threat assessments throughout the contracted period on board, and use of this information to suggest, for example, amendments to the proposed route;
- .2 monitoring of the daily activities of the onboard PCASP team;
- .3 having a 24-hour emergency response and contingency plan in place covering all foreseeable actions; and
- .4 head office provision of feedback on crew training and ship hardening requirements based on reports received from their onboard team.

*Category assigned to PCASP*

5.8 Shipowners/operators should refer to any applicable national requirements of the flag State in relation to the category assigned to PCASP on board their ships. PMSC should ensure they understand this in relation to their contracts and equally ensure PCASP understand the implications of the categorization.

*Management of firearms and ammunition from embarkation to disembarkation*

5.9 PMSC should ensure that the PCASP team manages firearms and ammunition responsibly at all times.

5.10 PMSC should be able to demonstrate that they have given full consideration to, and undertaken the following with due reference to MSC.1/Circ.1408/Rev.1:

- .1 documented compliance with the applicable flag, coastal and port State legislation governing the provision, transport, carriage, storage and use of firearms and ammunition and security equipment from embarkation to disembarkation including ports at which the ship may call whilst the PCASP team is on board. PCASP should be able to prove that the actual inventory carried corresponds with all documented declarations including compliance with any applicable export/import licences;
- .2 the provision of appropriate containers for firearms, ammunition and security equipment at the point of transfer to and from the ship, in full legal compliance with national jurisdiction and port State laws;

- .3 documented standards and procedures for a complete inventory of all firearms, ammunition and security equipment available upon arrival on board the ship (inventory should detail make, model, calibre, serial number and company end-user certificate and proof of purchase of all firearms and accessories; and details of ammunition natures and amount);
- .4 effective control procedures for separate and secure onboard stowage and deployment of firearms, ammunition and security equipment;
- .5 clearly defined and agreed areas on board where firearms may or may not be carried, together with agreed protocols about the state of weapon readiness (for example unloaded and magazine off, magazine on and weapon „made safe“ states) and what conditions would initiate a change in that state;
- .6 detailed and exercised orders governing the conditions under which firearms may be loaded and made ready for use should be explicit in the PCASP contract to ensure the highest level of safety and to optimize operational efficiency in the event of an incident requiring use of firearms on board the ship;
- .7 the provision of safe areas („loading bays“) for the loading/unloading of weapons;
- .8 a detailed policy for the accounting for of all ammunition at the time of embarkation and disembarkation from each transit, which should include a reconciliation of the inventory of both firearms and ammunition on embarkation and disembarkation;
- .9 a detailed policy and procedures for the zeroing of weapons to the individuals that will carry and possibly be required to use them throughout the transit of the HRA; and
- .10 a detailed policy and procedures for the routine maintenance of PCASP firearms and a programme for the formal inspection and servicing of weapons by a qualified armourer at least annually.

#### *Shipboard familiarization*

- 5.11 PMSC should request assurances from the shipowner that the master and crew have received familiarization with the role of the onboard PCASP security team. Exercising of the crew with the PCASP should occur during the ships voyage, prior to entering the HRA, to ensure that all involved understand their roles in completing counter piracy preventive measures and what is expected of them during an incident when the PCASP is deployed and takes action against a pirate attack of the ship.
- 5.12 PMSC should ensure, in consultation with the shipowner and master (subject to any additional requirements of the flag State), that the onboard team have received, as a minimum, shipboard familiarization training including life-saving, safety and fire-fighting requirements and communication protocols.

#### *Use of force*

- 5.13 PMSC should recognize that laws governing the use of force may differ over time and according to location. The applicable national law, including any

criminal laws, for an incident on a ship from which PCASP will be operating will be principally that of the flag State. It may also include the laws and regulations of coastal, port and other States (see 1.1 and 3.3). The location of an incident and/or the nationalities of the ship, the companies and the individuals involved, including of the PMSC, the PCASP and others, will affect the determination of applicable law.

- 5.14 PMSC should have a clear policy and guidance on the use of force (see 3.8), and should have issued specific rules to PCASP operating for them on the use of force consistent with this guidance (rules on the use of force). These rules should reflect applicable law. The rules should be routinely reviewed and if necessary adjusted.
- 5.15 PMSC should ensure that PCASP operating for them have a complete understanding of, and fully comply with, the applicable laws governing the use of force. In particular, it should ensure that PCASP understand that:
  - .1 they should act according to these applicable laws in the knowledge that their role in regard to the above is exclusively for the protection of life of persons on board and the ship from armed pirate attacks;
  - .2 all reasonable steps should be taken to avoid the use of force and, if force is used, that force should be used as part of a graduated response plan, in particular including the strict implementation of the latest version of BMP;
  - .3 the use of force should not exceed what is strictly necessary and reasonable in the circumstances and that care should be taken to minimize damage and injury and to respect and preserve human life; and
  - .4 PCASP should only use firearms against persons in self-defence or in defence of others.
- 5.16 An agreed plan of gradual response for use of force, including warning procedures, should be documented, and signed prior to embarkation by all relevant parties, including the shipowner, the master of the ship and the PMSC. The plan should include a description of the roles of the Master and the PCASP team leader.
- 5.17 PMSC, in consultation with the shipowner, should ensure that:
  - .1 both the master and the PCASP team have had the rules for the use of force explained to them;
  - .2 the master and the PCASP team understand and agree the conditions governing when and how the decision to invoke the rules for the use of force is made, and by whom; and
  - .3 the master and the PCASP team sign an undertaking that they have read and understood the rules for the use of force.

#### *Reporting and record-keeping*

- 5.18 PMSC should ensure that the PCASP team leader maintains a log recording every incident in which firearms are deployed, to be acknowledged by the master. Such incidents should be documented in detail in the form of a piracy report. A record should

also be made of every instance when a weapon is discharged for any reason other than in self-defence, for example, training, accidental discharge.

5.19 PMSC should ensure that a formal written report of each incident involving the use of force, to be forwarded to the shipowner/ship operator, is made by the PCASP team leader and acknowledged by the master. This report may include:

- .1 time and location of the incident;
- .2 details of events leading up to the incident;
- .3 written statements by those involved in the incident from the PCASP team;
- .4 injuries and/or material damage sustained;
- .5 lessons learned from the incident and, where applicable, recommended procedures to prevent recurrence; and
- .6 documentation of any tests, including drug or alcohol tests, taken during the investigation of the incident.

5.20 The written report referenced in 5.19 may be accompanied by any available video footage or photography.

---

(VkBl. 2013, S. 676)