



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

ارتقای امنیت دریانوردی از طریق شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند

احسان حسینی؛ کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل

ehsanyasuj@gmail.com

چکیده

مقررات راجع به شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند که به عنوان مقررہ ۱- ۱۹ در فصل پنجم کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴) گنجانده شده است، از جمله تدابیر ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی جهت ارتقای امنیت دریانوردی می‌باشد که دولت‌های متعاہد به این کنوانسیون را ملزم به راه‌اندازی سیستم شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند کرده است. سیستم شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند با بهره‌گیری از علوم ارتباطات و فن‌آوری‌های نوین از طریق مبادله داده‌ها (اطلاعات) راجع به هویت و موقعیت مکانی و زمانی کشتی، دولت‌ها را در پیشگیری و یا مقابله با وقوع حوادث امنیتی توانمند خواهد ساخت. مقاله حاضر بر تشریح و بررسی عملکرد قسمت‌های مختلف این سیستم در مبادله داده‌ها و هم‌چنین حقوق و وظایف دولت‌ها در راه‌اندازی و برقراری این سیستم توجه دارد.

واژگان کلیدی: امنیت دریانوردی، شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند،

کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا،

مقدمه

در عصر حاضر، با توجه به افزایش تجارت جهانی که عمده آن از طریق حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد و از سوی دیگر، افزایش روز افزون حملات تروریستی، دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها، مسأله امنیت دریانوردی را به یک چالش مهم تبدیل کرده است. دستاوردهای علمی و فن آوری‌های جدید همواره نقشی اساسی را در پیشرفت و توسعه صنعت کشتیرانی ایفا نموده است، به گونه‌ای که امروزه صنعت کشتیرانی به عنوان یکی از بزرگ‌ترین صنایع بین‌المللی به شمار می‌رود. در این میان، استفاده از علوم ارتباطی برای احراز هویت و اطلاع از موقعیت مکانی و وضعیت امنیتی کشتی‌ها، می‌تواند دولت‌ها را در کنترل بیش‌تر بر کشتی‌ها جهت جلوگیری از به‌کارگیری کشتی‌ها در فعالیت‌های غیرقانونی و یا اتخاذ اقدامات مناسب و به موقع برای دفع خطراتی که متوجه کشتی‌ها است، کمک کند. از این رو، سازمان بین‌المللی دریانوردی در ۱۹ می سال ۲۰۰۶ میلادی، با گنجاندن اصلاحات جدیدی در فصل پنجم کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴) به عنوان مقرر ۱-۱۹ راجع به «شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند»، دولت‌های متعاقد به این کنوانسیون را ملزم به راه‌اندازی سیستم شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند کرده است. این مقررات از ۱ ژانویه ۲۰۰۸ لازم‌الاجرا شد و از ۱ جولای ۲۰۰۹ سیستم شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند به طور رسمی آغاز به کار کرده است. با این وجود، این پرسش مطرح خواهد شد که آیا سیستم شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند می‌تواند در ایجاد امنیت دریانوردی نقش مؤثری را ایفا نماید؟ و در غیر این صورت چه راه کار یا راه کارهایی را می‌توان برای ارتقای کارایی این سیستم در جهت ارتقای امنیت دریانوردی پیشنهاد نمود؟

این تحقیق در یک چارچوب حقوقی و فارغ از مسایل فنی مربوط به علوم

مخابراتی صورت گرفته است و در ۴ مبحث زیر سازماندهی و سپس نتیجه گیری شده است:

۱. تلاش برای تدوین مقررات «شناسایی و ردیابی کشتی ها با برد بلند».

۲. دامنه شمول مقررات شناسایی و ردیابی با برد بلند.

۳. حقوق و وظایف دولت ها.

۴. اجزای سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند و نحوه عملکرد.

مبحث اول - تلاش برای تدوین مقررات «شناسایی و ردیابی کشتی ها با برد بلند»

هنگام توسعه تدابیر ویژه جهت ارتقای امنیت دریانوردی که توسط کنفرانس ۲۰۰۲ پذیرفته شد، پیشنهادهایی برای شناسایی و ردیابی کشتی ها با برد بلند، به عنوان وسیله ای برای ارتقای امنیت دریانوردی مورد بحث و مذاکره قرار گرفته بود. اما با توجه به پیچیدگی ها و ابهامات موجود، تشخیص داده شد که عملاً میسر نخواهد بود که کار بر این موضوع در یک مدت کوتاه تا زمان برگزاری کنفرانس در دسامبر ۲۰۰۲ تکمیل شود.

در نهایت کنفرانس ۲۰۰۲، به منظور برخورد با این موضوع و برنامه ریزی برای کار بیش تر روی این موضوع قطعنامه شماره ۳ کنفرانس را راجع به «کار بیش تر توسط سازمان بین المللی دریانوردی در رابطه با افزایش امنیت دریانوردی» و قطعنامه شماره ۱۰ کنفرانس را راجع به «اجرای سریع سیستم شناسایی و ردیابی کشتی ها با برد بلند» تصویب کرد.^۶

^۶ . Long-range Identification and Tracking of Ships (LRIT), available at:

طی قطعنامه شماره ۳ کنفرانس^۷، از سازمان بین المللی دریانوردی برای «انجام فوری یک ارزیابی فشرده از پیشنهادهای مربوط به اجرای ردیابی و شناسایی با برد بلند کشتی‌ها و در صورت لزوم، تهیه و تصویب استانداردهای اجرایی مقتضی و دستورالعمل‌هایی برای سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها» دعوت شده بود.

قطعنامه شماره ۱۰ کنفرانس^۸ با یادآوری این که «سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها در دریا اقدامی است که کاملاً به افزایش امنیت دریانوردی و به طور کلی امنیت کشور های ساحلی کمک می کند» و تصدیق اهمیت اجرای سریع سیستم ردیابی و شناسایی کشتی‌ها با برد بلند، مصرانه از دولت های متعاقد به کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴) می خواهد تا به عنوان یک مساله فوری، اقدامات مورد نیاز در سطح ملی برای اجرا و شروع برنامه شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها را انجام دهند.^۹ هم چنین از دولت های مذکور درخواست می کند که تمامی جوانب مربوط به معرفی و سیستم ردیابی و شناسایی با برد بلند کشتی‌ها، شامل احتمال سو استفاده از آن به عنوان وسیله ای جهت هدف گیری کشتی و ضرورت محرمانه بودن داده هایی که به این شیوه به دست آمده است، را مورد بررسی قرار دهند.^{۱۰}

http://www.imo.org/safety/mainframe.asp?topic_id=905

⁷. IMO Doc. SOLAS/CONF.5/34, ANNEX 2, Conference Resolution 3, "Further Work by the International Maritime Organization Pertaining to the Enhancement of Maritime Security" (12 December 2002)

⁸. IMO Doc. SOLAS/CONF.5/34, ANNEX 2, Conference Resolution 10, "Early Implementation of Long-Range Ship's Identification and Tracking" (12 December 2002)

⁹. Ibid, para. 1

¹⁰. Ibid, para. 3

هم چنین این قطعنامه، ضمن تصدیق سیستم «اینمارست سی»^{۱۱} به عنوان سیستم مناسب برای شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی ها، دولت ها را به ترغیب کشتی های تحت پرچم شان جهت اتخاذ اقدامات لازم برای واکنش اتوماتیک به روش پولینگ اینمارست سی یا سایر سیستم های موجود، دعوت می کند.^{۱۲}

کمیته ایمنی دریانوردی در هفتاد و ششمین نشست خود در دسامبر ۲۰۰۲، بررسی این موضوع را به کمیته فرعی ایمنی کشتیرانی^{۱۳} و کمیته فرعی ارتباطات رادیویی، جستجو و نجات^{۱۴} ارجاع داد.

کمیته فرعی ایمنی کشتیرانی بر مبنای مباحثی طی بررسی تدابیر ویژه جهت ارتقای امنیت دریانوردی که پیش از کنفرانس ۲۰۰۲ صورت گرفته بود، این مساله را طی چهل و نهمین نشست خود در جولای ۲۰۰۳ مورد رسیدگی قرار داد. نتیجه کار کمیته فرعی ایمنی کشتیرانی در این رابطه، در هشتمین نشست کمیته فرعی ارتباطات رادیویی، جستجو و نجات، در فوریه ۲۰۰۴ مورد ملاحظه قرار گرفت و منجر به تهیه پیش نویس مقررات مربوط به شناسایی و ردیابی با برد بلند شد. کمیته ایمنی دریانوردی در هفتاد و هشتمین نشست خود در می و ژوئن ۲۰۰۴ به طور کلی با پیش نویس مقررات شناسایی و ردیابی با برد بلند که توسط کمیته فرعی ارتباطات رادیویی، جستجو و نجات و بر مبنای کار کمیته فرعی ایمنی کشتیرانی در فوریه ۲۰۰۴ توسعه یافته بود، موافقت کرد.^{۱۵}

در هشتادمین نشست کمیته ایمنی دریانوردی در می ۲۰۰۵، مباحثات گسترده ای در

¹¹. Inmarst C

¹². IMO Doc. SOLAS/CONF.5/34, ANNEX 2, Conference Resolution 10, para.2.

¹³. Sub-Committee on Safety of Navigation ([NAV](#))

¹⁴. Sub-Committee on Radiocommunications, Search and Rescue ([COMSAR](#))

¹⁵. Long range identification and tracking (LRIT), available at: http://www.imo.org/safety/mainframe.asp?topic_id=905

کارگروه مربوط به امنیت دریانوردی در رابطه با پیش‌نویس اصلاحات پیشنهاد شده برای گنجاندن مقرره جدیدی درباره شناسایی و ردیابی با برد بلند در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴)، صورت گرفت. از این رو، کمیته متذکر شد که هنوز موضوع‌های فنی عمده‌ای وجود دارد که باید حل شوند و مورد توافق قرار گیرند، و به این منظور، یک گروه بین‌الاجلاسی باید پیش از دهمین نشست کمیته فرعی ارتباطات رادیویی، جستجو و نجات، قبل از سال ۲۰۰۶ تشکیل شود، به گونه‌ای که کمیته فرعی ارتباطات رادیویی، جستجو و نجات در دهمین نشست خود بتواند این کار را به پایان برساند. هم‌چنین گروه مکاتباتی کمیته فرعی ارتباطات رادیویی، جستجو و نجات راجع به شناسایی و ردیابی با برد بلند، موظف شده بود به رسیدگی به تعدادی از موضوع‌های فنی، به طوری که دهمین نشست کمیته فرعی ارتباطات رادیویی، جستجو و نجات را قادر سازد که کارش را در رابطه با شناسایی و ردیابی با برد بلند به اتمام برساند.^{۱۶}

هم‌چنین کمیته ایمنی دریانوردی، به منظور توسعه پیش‌نویس اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴) راجع به شناسایی و ردیابی با برد بلند، که باید از پیش، برای رسیدگی و تصویب در هشتاد و یکمین نشست کمیته ایمنی دریانوردی، به دولت‌های متعاقد ابلاغ شده باشد، به کارگروه بین‌الاجلاسی مربوط به شناسایی و ردیابی با برد بلند، اجازه تشکیل جلسه داد. کارگروه بین‌الاجلاسی کمیته ایمنی دریانوردی راجع به شناسایی و ردیابی با برد بلند که در اکتبر ۲۰۰۵ برگزار شده بود و دهمین نشست کمیته فرعی ارتباطات رادیویی، جستجو و نجات در مارس ۲۰۰۶، پیش‌نویس اصلاحات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا

¹⁶ . Maritime Safety Committee - 80th session: 11-20 May 2005, available at: http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=110

(۱۹۷۴) راجع به شناسایی و ردیابی با برد بلند را توسعه بیش تری دادند.^{۱۷}

در نهایت، کمیته ایمنی دریانوردی در هشتاد و یکمین نشست خود که از ۱۰ تا ۱۹ می ۲۰۰۶ برگزار شده بود، با تصویب قطعنامه ای،^{۱۸} با گنجاندن اصلاحات جدیدی در فصل پنج «ایمنی دریانوردی» کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴) با عنوان مقرر ۱-۱۹ «شناسایی و ردیابی کشتی ها با برد بلند» موافقت نمود. کمیته ایمنی دریانوردی در این نشست، قطعنامه ۲۱۱ را با عنوان «ترتیباتی برای استقرار به موقع سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند»^{۱۹} و قطعنامه ۲۱۰ را با عنوان «استانداردهای اجرایی و شرایط کارکردی برای شناسایی و ردیابی با برد بلند»^{۲۰} در این رابطه تصویب کرد.

استانداردهای اجرایی و شرایط کارکردی که برای سیستم شناسایی و ردیابی کشتی ها با برد بلند در هشتاد و یکمین نشست کمیته ایمنی دریانوردی تدوین شده بود، طی هشتاد و سومین نشست کمیته ایمنی دریانوردی در ۱۲ اکتبر ۲۰۰۷ با پذیرش قطعنامه ۲۵۴، اصلاحاتی نسبت به آن صورت گرفت. در پرتو تجربه های به دست آمده و نیاز به بازنگری و اصلاح استانداردهای اجرایی و شرایط کارکردی موجود، کمیته ایمنی دریانوردی در هشتاد و چهارمین نشست خود در ۱۶ می ۲۰۰۸، طی

¹⁷ . Long range identification and tracking (LRIT), http://www.imo.org/safety/mainframe.asp?topic_id=905

¹⁸ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), "Adoption of Amendments to the International Convention For the Safety of Life at Sea, 1974, As Anended", (19 May 2006).

¹⁹ . IMO Doc. Res. MSC.211(81), "Arrangements for the Timely Establishment of the Long-Range Identification and Tracking System" (19 May 2006)

²⁰ . IMO Doc. Res. MSC.210(81), "Performance Standards and Functional Requirements for the Long-Range Identification and Tracking of Ships" (19 May 2006)

قطعهنامه ۲۶۳^{۲۱}، ضمن لغو قطعهنامه های ۲۱۰ و ۲۵۴^{۲۲}، استانداردهای اجرایی و شرایط کارکردی اصلاح شده ای را برای شناسایی و ردیابی کشتی ها با برد بلند، به طور یکپارچه، تصویب کرد.

مبحث دوم - دامنه شمول مقررات شناسایی و ردیابی با برد بلند

دامنه شمول این مقررات از دو جهت قابل توجه است. اول این که چه دولت‌هایی مشمول این مقررات قرار می‌گیرند و دوم این که چه شناورهایی باید از این مقررات تبعیت کنند.

گفتار اول - دولت‌های مشمول مقررات شناسایی و ردیابی با برد بلند

با توجه به این که مقررات مربوط به شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها، به صورت یک اصلاحیه و مقرر جدید به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴) افزوده شده است، تنها دولت‌های متعاقد به این کنوانسیون ملزم به اجرای مقررات شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند خواهند بود.

گفتار دوم - شناورهای مشمول مقررات شناسایی و ردیابی با برد بلند

شناورهایی که تحت شمول این مقررات قرار می‌گیرند، هم از لحاظ نوع کاربرد آن‌ها و هم از لحاظ محدوده جغرافیایی که در آن فعالیت می‌کنند، مشخص شده است.

بند اول - از لحاظ کاربرد

مقررات مربوط به شناسایی و ردیابی با برد بلند، نسبت به کشتی‌های مسافرتی، از جمله قایق‌های مسافرتی تندرو؛ و کشتی‌های باری، از جمله قایق‌های تندرو، با

²¹ . IMO Doc. Res. MSC.263(84), "Revised Performance Standards and Functional Requirements for the Long-Range Identification and Tracking of Ships" (16 May 2008)

²² . Ibid, para. 4

ظرفیت ناخالص ۳۰۰ تن و بیش تر؛ قابل اعمال است.^{۲۳} واحدهای حفاری متحرک فراساحلی نیز مشمول این مقررات هستند. کشتی های جنگی با توجه به وضعیت خاصی که دارند، از دامنه شمول این مقررات مستثنی شده اند.

مقرره ۱-۱۹ فصل ۵ کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، برای کشتی ها و قایق های تندرو تحت شمول این مقررات و نیز واحد های حفاری متحرک فراساحلی، به طور کلی از اصطلاح کشتی استفاده کرده است. ما نیز در این جا برای سهولت در بیان مطالب، همین رویه را درپیش خواهیم گرفت.^{۲۴}

بند دوم - از لحاظ جغرافیایی

این مقررات مربوط به شناسایی و ردیابی کشتی ها، نسبت به کشتی های مورد استفاده در سفرهای بین المللی، اعمال می شود.^{۲۵} اما کشتی های مورد استفاده در سفرهای داخلی که منحصراً درون دریای سرزمینی یک کشور ساحلی کشتیرانی می کنند، از شمول این مقرره خارج شده اند.

مبحث سوم - حقوق و وظایف دولت ها

دولت های متعاقد به منظور در دسترس قرار گرفتن داده های LRIT^{۲۶} کشتی های تحت پرچم شان از طریق سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند، علاوه بر آن که باید کشتی های تحت پرچم را به ارسال چنین داده ها به یک مرکز داده های LRIT^{۲۷} که

²³ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 2.1. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 2.1)

²⁴ . Ibid, para. 2. 2.2. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 2.2)

²⁵ . Ibid, para. 2. 2.1 (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 2.1)

²⁶ . LRIT information

²⁷ . LRIT Data Centre

خود آن را انتخاب می کنند، ملزم نمایند،^{۲۸} باید مشخصات مربوط به این کشتی ها، از جمله نام کشتی، شماره شناسایی آیمو کشتی، معرف کشتی^{۲۹} و مشخصات سرویس متحرک دریایی^{۳۰} را به این مرکز داده LRIT ارایه دهند.^{۳۱} از سوی دیگر، این مشخصات باید طی اعلامیه ای به سازمان بین المللی دریانوردی، برای اطلاع به همه دولت های متعاقد، که می توانند اطلاعات ردیابی این کشتی ها را دریافت کنند، ابلاغ شود.^{۳۲} هم چنین هر گونه تغییری در این مشخصات، و یا خارج شدن کشتی از سرویس به طور دائم یا انتقال پرچم کشتی به دیگر دولت ها، باید به مرکز داده های LRIT مربوطه و سازمان بین المللی دریانوردی اطلاع داده شود.^{۳۳}

گفتار اول - دریافت داده های شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی ها

دولت های متعاقد به کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، باید بتوانند داده های شناسایی و ردیابی با برد بلند را در مورد کشتی هایی که تحت شمول این مقررات قرار می گیرند، دریافت نمایند.^{۳۴} این دولت ها برای دریافت داده ها در سه دسته قرار می گیرند:

بند اول - دولت صاحب پرچم

دولت های متعاقد حق دارند داده های شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی هایی را که حق برافراشتن پرچم شان را دارند، صرف نظر از مکانی که چنین کشتی هایی ممکن

²⁸ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 15.1

²⁹ . Call Sign

³⁰ . Maritime Mobile Service Identity

³¹ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 15.2

³² . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 8.2. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 8.2.)

³³ . Ibid, para. 2. 8.2. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 8.2); IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para.15.3, 15.4, 15.5.

³⁴ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 8.1. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 8.1); RESOLUTION MSC.263(84) ANNEX, para. 16

است واقع شده باشند، دریافت کنند.^{۳۵} دولت های مذکور در صورت تمایل به دریافت چنین داده هایی، باید ضوابطی را برای دریافت این داده ها، به مرکز داده های LRIT اعلام کنند. هم چنین می توانند یک دستورالعمل دائمی را درباره دریافت این داده ها به مرکز داده های، LRIT ارایه دهند.^{۳۶}

بند دوم – دولت بندر

دولت های متعهد حق دارند داده های شناسایی و ردیابی با برد بلند مربوط به کشتی هایی را که قصد ورود به بنادرشان، یا مکانی تحت صلاحیت شان (دریای سرزمینی) را دارند، دریافت نمایند. دولت بندر می تواند این داده ها را صرف نظر از هر جایی که ممکن است چنین کشتی هایی واقع شده باشند، دریافت کند، مگر در مواردی که این کشتی ها درون آب های داخلی دولت متعهد دیگری قرار گرفته باشد.^{۳۷} دولت های مذکور برای دریافت داده ها، شناسایی و ردیابی با برد بلند این کشتی ها، باید نام و شماره شناسایی آیمو آن ها را به علاوه فاصله کشتی از یک بندر یا یک نقطه زمانی از هنگام درخواست این داده ها را، به مرکز داده های LRIT اعلام کنند.^{۳۸} دولت بندر می تواند یک دستورالعمل دائمی را درباره دریافت این داده ها به مرکز داده های LRIT بدهد. این دستورالعمل باید بیانگر فاصله ای معین از بندری باشد، که کشتی قصد ورود به آن را دارد.^{۳۹}

³⁵ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 8.1.1. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 8.1.1)

³⁶ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 16.2

³⁷ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 8.1.2 (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 8.1.2)

³⁸ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 16. 3

³⁹ . Ibid

بند سوم - دولت ساحلی

دسترسی دولت های ساحلی به داده های شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی های تحت پرچم سایر دولت های متعاقد، به ویژه فاصله ای که از آن دولت ساحلی حق دریافت این داده ها را خواهد داشت، از جدال بر انگیزترین موضوع های مطرح در زمان تدوین مقررات شناسایی و ردیابی با برد بلند به شمار می رفت. در این زمینه، ایالات متحده آمریکا، با این بیان که هدف از این مقررات، قادر ساختن دولت های ساحلی برای کسب هویت کشتی های نزدیک آب های شان، به منظور تعیین این که چه تدابیر امنیتی لازم است اتخاذ شود، فاصله ۲۰۰۰ مایل دریایی را برای ارسال چنین داده هایی به دولت ساحلی، پیشنهاد کرده بود.^{۴۰} نروژ فاصله ۱۲۰۰ مایلی را پیشنهاد داده بود.^{۴۱} برخی از کشور ها، از جمله برزیل^{۴۲} و چین، با اعتقاد به این که کنوانسیون حقوق دریاها، صلاحیت دولت ساحلی را، تا ۲۰۰ مایل دریایی اجازه می دهد، این فاصله را توصیه کردند.^{۴۳} البته، چنین استدلالی به نظر نمی رسد که قانع کننده باشد، زیرا، اگر چه کنوانسیون حقوق دریاها فاصله ۲۰۰ مایل دریایی را برای صلاحیت دولت ساحلی تعیین می کند، اما هر نوع ردیابی کشتی ها را فراتر از این محدوده منع نمی کند. در نهایت، دولت های شرکت کننده در هشتاد و یکمین نشست کمیته ایمنی دریانوردی، موافقت کردند که هر دولت متعاهدی حق دارد، در رابطه با کشتی هایی که

⁴⁰ . MSC 77/6/16, "Measures to Enhance Maritime Security: Long-range ship's identification and tracking" Submitted by the United States (8 April 2003)

⁴¹ . MSC 81/25, "Report of the Maritime Safety Committee on Its Eighty-First Session" para. 5.84 (24 May 2006); Norway (MSC 81/3/7)

⁴² . MSC 81/3/8, "Consideration and Adoption of Amendments to Mandatory Instruments: Long-range identification and tracking of ships", Submitted by Brazil, para. 5 (7 March 2006)

⁴³ . MSC 81/25/Add.2, ANNEX 43, "Statement of the Delegation of the Peoples Republic of China: In Connection With Agenda Item 5 on General Comments on LRIT" (1 June 2006)

حق برافراشتن پرچم سایر دولت های متعاقد را دارند، و بدون قصد ورود به بنادر یا مکانی تحت صلاحیت آن، در فاصله ای که از ۱۰۰۰ مایل دریایی از ساحلش تجاوز نمی کند، دریانوردی می کنند، داده های شناسایی و ردیابی با برد بلند را دریافت کند.^{۴۴}

دولت ساحلی برای دریافت چنین داده های اطلاعاتی موظف است، فاصله کشتی از ساحلش را، که در آن داده های ارسال شده توسط کشتی را درخواست می کند، به مرکز داده های LRIT اعلام نماید. هم چنین می تواند یک دستورالعمل دائمی را در این زمینه، به مرکز داده های LRIT بدهد.^{۴۵}

در هر یک از موارد زیر دولت ساحلی نمی تواند این داده ها را در مورد کشتی های فوق الذکر دریافت کند:

۱. کشتی درون آب های داخلی دولت متعاقد دیگری واقع شده باشد؛^{۴۶}
 ۲. کشتی درون آب های سرزمینی دولت متعاقد دیگری باشد، که حق برافراشتن پرچم آن دولت را دارد؛^{۴۷}
 ۳. دولت صاحب پرچم ارائه داده های شناسایی و ردیابی کشتی را به دولت ساحلی منع کرده باشد.^{۴۸}
- درباره مورد اخیر، دولت صاحب پرچم می تواند به منظور مطابقت با شرایط امنیتی و سایر نگرانی های مربوطه، ارائه داده ای شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی های تحت

⁴⁴ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 8.1.3. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 8.1.3)

⁴⁵ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 16.4

⁴⁶ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 8.1.3. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 8.1.3)

⁴⁷ . Ibid, para. 2. 8.1.4. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 8.1.4)

⁴⁸ . Ibid, para. 2. 9.1. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 9.1)

پرچمش را به برخی دولت‌های ساحلی منع کند.^{۴۹} چنین تصمیمی باید از طریق تسلیم اعلامیه‌ای به سازمان بین‌المللی دریانوردی، به سایر دولت‌های متعاقد اطلاع داده شود.^{۵۰} به هر حال، دولت ساحلی نباید چنین تصمیمی را مبنایی برای اعمال تبعیض نسبت به حقوق و وظایف این کشتی‌ها قرار دهد.^{۵۱}

گفتار دوم - حفاظت و استفاده صحیح از داده‌ها

با وجود آن که هدف اصلی این مقررات از شناسایی و ردیابی کشتی‌ها، نظارت بر فعالیت کشتی‌ها و حفاظت از آن‌ها در برابر اعمال تروریستی و دزدی دریایی است، دسترسی افراد غیرمجاز به داده‌های مربوط به شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها، فی‌نفسه می‌تواند تهدیدی برای امنیت دریانوردی به شمار رود. مسلماً آگاه شدن تروریست‌ها یا دزدان دریایی از زمان و مسیر حرکت کشتی‌ها می‌تواند آن‌ها را در انجام اعمال خشونت علیه کشتی‌ها، با موفقیت بیشتری همراه سازد. از این‌رو، دولت‌های متعاقد موظف شده‌اند که این داده‌ها را از افشا و دسترسی غیرمجاز محافظت کنند.^{۵۲}

احتمال سو استفاده از داده‌های شناسایی و ردیابی کشتی‌ها، برای اهداف تجاری همواره به عنوان یک مشکل در کاربرد سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند مورد توجه اکثریت قریب به اتفاق دولت‌ها بوده است. با توجه به این که صنعت کشتیرانی بیش‌ترین نقش را در حمل و نقل کالا در عرصه تجارت بین‌المللی ایفا می‌کند، و این که داده‌های مربوط به عبور و مرور کشتی‌ها و حمل کالا به مناطق خاصی از جهان

⁴⁹ . Ibid

⁵⁰ . Ibid. para. 2. 9.2. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 9.2); IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 11.3.2

⁵¹ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para 2. 9.3. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 9.3)

⁵² . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 10.3. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 10.3)

می‌تواند عامل مهمی در تصمیمات دولت‌ها و شرکت‌های تجاری در عرصه رقابت تجاری محسوب شود، دولت‌ها باید محرمانه بودن و حساسیت تجاری اطلاعاتی (داده‌هایی) را که دریافت می‌کنند، به رسمیت شناخته و رعایت نمایند.^{۵۳}

به طور کلی، دولت‌ها باید داده‌هایی را که از طریق سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کسب می‌کنند، در روشی موافق با حقوق بین‌الملل مورد استفاده قرار دهند^{۵۴} و در صورتی که این داده‌ها، دیگر مورد استفاده آن‌ها نباشد، باید از نابود کردن یا بایگانی آن‌ها به روشی امن، اطمینان حاصل کنند.^{۵۵}

گفتار سوم - هزینه‌های ارسال داده‌ها (اطلاعات)

دولت‌های متعاقد باید هزینه‌های مربوط به داده‌های شناسایی و ردیابی کشتی‌ها را که درخواست و دریافت می‌کنند، متحمل شوند و نباید هیچ هزینه‌ای را در این رابطه، بر کشتی‌ها تحمیل کنند.^{۵۶} با این وجود دولت‌ها حق دارند در صورتی که قوانین داخلی شان اجازه بدهد، تنها نسبت به کشتی‌هایی که حق برافراشتن پرچم شان را دارند، هزینه‌های ارسال داده‌های شناسایی و ردیابی را به عهده آن‌ها قرار دهند.^{۵۷}

مبحث چهارم - اجزای سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند و نحوه عملکرد

سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند برای شناسایی و ردیابی جهانی کشتی‌ها تدارک

⁵³ . Ibid, para. 2. 10.2. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 10.2)

⁵⁴ . Ibid, para. 2. 10.4. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 10.4)

⁵⁵ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 16.1

⁵⁶ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 11.1. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 11.1)

⁵⁷ . Ibid, para. 2. 11.2. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 11.2)

شده است.^{۵۸}

این سیستم شامل موارد زیر می شود:

۱. تجهیزات ارسال داده های روی کشتی؛^{۵۹}
۲. فراهم کننده سرویس کاربردی؛^{۶۰}
۳. فراهم کننده سرویس ارتباطات؛^{۶۱}
۴. مرکز داده های LRIT؛^{۶۲}
۵. طرح توزیع داده های LRIT^{۶۳} و
۶. مرکز بین المللی مبادله داده ها.^{۶۴}

گفتار اول - تجهیزات ارسال داده های روی کشتی

هر کشتی که تحت شمول این مقررات قرار می گیرد، باید داده های مربوط به تابعیت و موقعیت جغرافیایی خود را به همراه تاریخ و ساعت تعیین این موقعیت، به عنوان داده های شناسایی و ردیابی با برد بلند به مرکز داده های LRIT تعیین شده توسط دولت صاحب پرچمش، ارسال نماید.^{۶۵}

به این منظور، کشتی ها باید به یک سیستم ارسال خودکار داده ها مجهز شوند.^{۶۶}

⁵⁸ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 15.1

⁵⁹ . Shipborne LRIT Information Transmitting Equipment

⁶⁰ . Application Service Provider (ASP)

⁶¹ . Communication Service Provider (CSP)

⁶² . LRIT Data Centre

⁶³ . LRIT Data Distribution Plan

⁶⁴ . International Data Exchange (IDE)

⁶⁵ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 5. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 5)

⁶⁶ . Ibid, para. 2. 4.1. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 4.1)

بند اول - نصب تجهیزات

با توجه به این که نصب این تجهیزات روی کشتی ها، هزینه بر و زمان بر می باشد، تدوین کنندگان این مقررات در ۱۹ می ۲۰۰۶، یک برنامه زمان بندی شده ای را برای این امر تدارک دیدند. مطابق با این برنامه، کشتی هایی که در ۳۱ دسامبر ۲۰۰۸ و پس از آن ساخته می شوند، باید این تجهیزات روی آن ها نصب باشد.^{۶۷} اما برای کشتی های ساخته شده پیش از ۳۱ دسامبر ۲۰۰۸، با توجه به مناطقی که این کشتی ها در آن فعالیت می کنند، زمان متفاوتی در نظر گرفته شده است. کشتی هایی که در نواحی دریایی A1 و A2 یا A1، A2، A3 فعالیت می کنند، باید تا پیش از اولین ممیزی تاسیسات رادیویی پس از ۳۱ دسامبر ۲۰۰۸،^{۶۸} و کشتی هایی که در نواحی دریایی A1، A2، A3 و A4 فعالیت می کنند، باید تا پیش از اولین ممیزی تاسیسات رادیویی^{۶۹} پس از ۱ جولای ۲۰۰۹ به این سیستم مجهز شوند.^{۷۰}

کشتی های مجهز به «سیستم شناسایی اتوماتیک»^{۷۱} که منحصراً در ناحیه دریایی A1 فعالیت می کنند، با توجه به این که سیستم شناسایی اتوماتیک می تواند برای ارسال اطلاعات آن ها از فواصل درون این ناحیه کفایت کند، از نصب تجهیزات شناسایی و ردیابی با برد بلند معاف هستند.^{۷۲}

⁶⁷ . Ibid, para. 2. 4.1.1. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 4.1.1)

⁶⁸ . Ibid, para. 2. 4.1.2. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 4.1.2)

⁶⁹ . Survey of the radio installation

⁷⁰ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 4.1.3 (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 4.1.3)

⁷¹ . Automatic Identification System (AIS)

کشتی هایی که باید مجهز به سیستم شناسایی اتوماتیک شوند عبارتند از «همه کشتی های با ظرفیت ناخالص ۳۰۰ تن و بالاتر مورد استفاده در سفرهای بین المللی و کشتی های باری با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن و بالاتر که در سفرهای بین المللی استفاده نمی شوند و کشتی های مسافری صرف نظر از اندازه آن ها»

(SOLAS, Chapter V, Regulation 19.2.4)

⁷² . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 4.2. (SOLAS, Chapter V,

بند دوم - ویژگی های تجهیزات

تجهیزات روی کشتی باید با استانداردهای اجرایی و مقررات کاری^{۷۳} مربوط به سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند که توسط سازمان بین المللی دریانوردی پذیرفته شده است، مطابقت کنند.^{۷۴}

این استانداردهای اجرایی و مقررات کاری، یک سری ویژگی ها، مانند قابلیت اتصال مستقیم به تجهیزات سیستم ماهواره ای کشتیرانی جهانی یا به یک سیستم با قابلیت موقعیت یابی داخلی، استفاده از منبع اصلی و اضطراری انرژی برق برای تغذیه و مواردی از این قبیل را که کاملاً جنبه فنی دارند، برای این تجهیزات مقرر داشته است.^{۷۵}

مطابق با این استانداردهای اجرایی و مقررات کاری، تجهیزات روی کشتی باید قادر باشند به طور خودکار و بدون مداخله نیروی انسانی روی کشتی، داده های شناسایی و ردیابی را حداقل در هر ۶ ساعت به مرکز داده های LRIT ارسال کنند.^{۷۶} به علاوه این تجهیزات باید این امکان را داشته باشند که از راه دور برای ارسال داده ها در فواصل زمانی متفاوت تنظیم شوند.^{۷۷}

این تجهیزات باید این توانایی را داشته باشند که در زمان و موارد لازم، توسط افراد مجاز داخل کشتی خاموش شوند یا پخش داده ها را متوقف کنند.^{۷۸}

Regulation 19-1. 4.2)

⁷³ . IMO Doc. Res. MSC.263(84), "Revised Performance Standards and Functional Requirements for the Long-Range Identification and Tracking of Ships", ANNEX, (16 May 2008)

⁷⁴ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 6. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 6)

⁷⁵ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, 4

⁷⁶ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 4.1.1

⁷⁷ . Ibid, para. 4.1.2

⁷⁸ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 7. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 7)

بند سوم - ارسال اطلاعات

تجهیزات روی کشتی باید با استفاده از یک سیستم ارتباطاتی پوشش دهنده تمام مناطقی که کشتی در آن فعالیت می کند، داده های شناسایی و ردیابی را به یک مرکز داده های LRIT که توسط دولت صاحب پرچم مشخص شده است، ارسال کند.

به طور معمول، این تجهیزات باید برای ارسال داده های شناسایی و ردیابی در فواصل زمانی ۶ ساعته به مرکز داده های LRIT تنظیم شود، مگر آن که کاربر داده های LRIT، خواستار ارسال این داده ها در فواصل زمانی نزدیک تر شود.^{۷۹} هم چنین در مواقعی که کشتی در بندر یا در حوضچه خشک، دستخوش تعمیر یا تغییر قرار می گیرد، فرمانده کشتی یا دستگاه اجرایی مربوطه می تواند فواصل زمانی میان ارسال چنین داده هایی را تا ۲۴ ساعت افزایش دهد.^{۸۰}

در صورتی که موافقتنامه ها، قواعد یا استانداردهای بین المللی برای حفاظت از داده های دریانوردی پیش بینی کرده باشند و یا در شرایط استثنایی و در کوتاه ترین زمان ممکن که فرمانده کشتی برای حفظ ایمنی و امنیت کشتی لازم بداند، می توان با خاموش کردن تجهیزات روی کشتی، ارسال داده های شناسایی و ردیابی را متوقف کرد. در مواردی که خاموش کردن این تجهیزات به تصمیم فرمانده کشتی صورت می گیرد، دلایل چنین تصمیمی باید بدون تاخیر بی مورد به دستگاه اجرایی مربوطه اطلاع داده شود.^{۸۱}

⁷⁹ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 4.4

⁸⁰ . Ibid, para. 4.4.1

⁸¹ . IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX, para. 2. 7. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1. 7)

گفتار دوم - فراهم کننده های سرویس کاربردی و ارتباطات

بند اول - فراهم کننده سرویس کاربردی^{۸۲}

فراهم کننده های سرویس کاربردی، سرویس های مراکز داده ها، LRIT را تهیه می کنند. فراهم کننده های سرویس های کاربردی، که سرویس مرکز داده های بین المللی را تهیه می کنند، باید توسط کمیته ایمنی دریانوردی به رسمیت شناخته شده باشند و آن هایی که سرویس های سایر انواع مراکز اطلاعات LRIT را تهیه می کنند، باید توسط دولت های متعاقد تاسیس کننده هر یک از این مراکز به رسمیت شناخته شده باشند.^{۸۳}

از وظایف فراهم کننده های سرویس کاربردی، تهیه یک پروتکل مخابراتی^{۸۴} رابط میان فراهم کننده های سرویس ارتباطات و مراکز داده ها است. این پروتکل باید قادر باشد تجهیزات کشتی را از راه دور به مرکز داده های LRIT منتخب متصل کند، داده های شناسایی و ردیابی را به طور خودکار سازماندهی و فواصل زمانی ارسال آن ها را تعدیل کند و به محض درخواست، این داده ها به طور خودکار ارسال کند. هم چنین این پروتکل باید بتواند ارسال داده ها را به طور خودکار، متوقف، بازیافت و مدیریت کند.^{۸۵}

فراهم کننده های سرویس کاربردی، باید یک سیستم مدیریت مبادله جامع^{۸۶} را برای نظارت بر عملکرد و مسیریابی داده ها، شناسایی و ردیابی تهیه کنند^{۸۷} و از این که داده های LRIT در یک روش قابل اطمینان و امن، جمع آوری، ذخیره و مسیریابی

⁸² . Application Service Provider (ASP)

⁸³ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 5.1

⁸⁴ . Communication protocol

⁸⁵ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 5.3.1

⁸⁶ . Integrated transaction management system

⁸⁷ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 5.3.2

می‌شوند، اطمینان حاصل کنند.^{۸۸} فراهم کننده های سرویس کاربردی، هم چنین باید داده‌های مربوط به نام و هویت کشتی، هویت مرکز داده ها LRIT و نیز تاریخ و ساعت رد و بدل داده ها را به ارسال داده های LRIT اضافه کنند.^{۸۹}

دولت های متعاقد و کمیته ایمنی دریانوردی در هنگام به رسمیت شناختن فراهم کننده های سرویس کاربردی، می توانند وظایف دیگری را، علاوه بر موارد بالا، به عنوان شرایط شناسایی برای یک فراهم کننده سرویس کاربردی مشخص، ایجاد کنند.^{۹۰}

بند دوم - فراهم کننده سرویس ارتباطات^{۹۱}

فراهم کنندگان سرویس ارتباطات، سرویس هایی را ارائه می دهند که همه قسمت‌های سیستم LRIT را با استفاده از لینک ها و پروتکل های مخابراتی، به منظور حصول اطمینان از ارسال امن انتها تا انتهای داده های LRIT، به هم متصل می کنند.^{۹۲}

سرویس های ارتباطی باید به نحوی ارائه شوند که داده های LRIT برای گیرنده نهایی حداکثر به مدت ۱۵ دقیقه از زمانی که توسط کشتی ارسال شده است، قابل دسترسی باشد، و گزارشات داده های LRIT به مجرد درخواست حداکثر به مدت ۳۰ دقیقه از زمانی که کاربر درخواست اطلاعات کرده است، به کاربر درخواست کننده این داده‌ها ارائه شود. فراهم کنندگان سرویس ارتباطات برای تامین امنیت ارتباطات باید از شیوه هایی نظیر صلاحیت گیرنده ها و تهیه کنندگان داده ها، سندیت داشتن، محرمانه بودن و تمامیت داده ها مبادله شده، استفاده کنند. این فراهم کنندگان توسط مقام

⁸⁸ . Ibid, para. 5.3.3

⁸⁹ . Ibid, para. 5.4

⁹⁰ . Ibid, para. 5.5

⁹¹ . Communication Service Provider (CSP)

⁹² . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 6.1

صلاحیت‌دار دولت صاحب پرچم انتخاب می‌شوند و باید مورد تایید سازمان بین‌المللی دریانوردی باشند.^{۹۳}

گفتار سوم – مراکز داده های LRIT^{۹۴}

به طور کلی، هر مرکز داده های LRIT، وظیفه جمع آوری و بایگانی داده های شناسایی و ردیابی کشتی های ملزم شده توسط دولت صاحب پرچم شان به ارسال داده‌ها به آن را بر عهده دارد و باید این داده ها را در دسترس کاربران سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند که مجاز به دریافت این داده ها هستند، قرار دهد.

بند اول – وظایف مراکز داده های LRIT

مراکز داده های LRIT وظیفه جمع آوری و بایگانی داده ها و توزیع آن ها را بر عهده دارند.

الف – جمع آوری و بایگانی داده ها

هر دولت متعاقد باید یک مرکز داده های LRIT را برای ارسال داده های شناسایی و ردیابی کشتی های تحت پرچمش مشخص کند و کشتی های تحت پرچمش را به ارسال این داده ها به این مرکز منتخب ملزم نماید. این مرکز موظف است داده‌های شناسایی و ردیابی این کشتی ها را جمع آوری نماید.^{۹۵} در برخی مواقع، کاربران داده های LRIT، ممکن است از این مرکز، تهیه داده‌های شناسایی و ردیابی سایر کشتی هایی را که ملزم به ارسال داده ها به آن نیستند، را درخواست کنند. در این صورت، مرکز داده های LRIT باید این داده ها را از طریق

^{۹۳} . Ryszard WAWRUCH, GLOBAL SHIPS MONITORING SYSTEM – BASIC REQUIREMENTS AND PRINCIPLE OF INTRODUCING, Melbourne Journal of International Law, Vol. 8, No. 1, (2008), p. 63

^{۹۴} . LRIT Data Centres

^{۹۵} . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 7.1.2

مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT از سایر مراکز داده های LRIT کسب کند.^{۹۶}

مراکز داده های LRIT باید داده هایی را که کشتی ها برای آن ها ارسال می کنند، برای حداقل یک سال، و تا زمانی که کمیته ایمنی دریانوردی گزارش سالیانه هماهنگ کننده LRIT از ممیزی عملکرد آن ها را بازرسی و بپذیرد، بایگانی کنند. داده های شناسایی و ردیابی بایگانی شده باید یک پیشینه کاملی از فعالیت های آن مرکز بین دو ممیزی سالیانه از عملکرد آن را در اختیار قرار دهد.

ب - توزیع داده ها

داده های مربوط به شناسایی و ردیابی کشتی ها که از طریق مراکز داده های LRIT جمع آوری می شوند، باید برای استفاده در جهت جلوگیری از وقوع حوادث امنیتی از قبیل دزدی دریایی و تروریسم دریایی، در دسترس دولت ها قرار گیرد. در واقع این مراکز، به عنوان یک واسطه، دولت ها از موقعیت کشتی ها مطلع می کنند، تا دولت ها به درستی بتوانند موارد تهدید کننده امنیت در دریا را تشخیص و تدابیر امنیتی لازم را لحاظ نمایند. از این رو، هر مرکز داده های LRIT به محض درخواست از طرف دولت هایی که مجاز به دریافت داده های شناسایی و ردیابی هستند، باید این داده ها را به آن ها ارسال کند.^{۹۷} در مواردی که یک کشتی خاص، ارسال داده شناسایی و ردیابی را متوقف می کند، مرکز داده های LRIT موظف است که استفاده کنندگان از این داده ها و دستگاه اجرایی مربوطه را از این موضوع مطلع نماید.^{۹۸}

در صورت درخواست سایر مراکز داده های LRIT از یک مرکز داده های LRIT مبنی

^{۹۶} . Ibid, para. 7.1.3

^{۹۷} . Ibid, para. 7.1.8

^{۹۸} . Ibid

بر ارائه داده های شناسایی و ردیابی کشتی هایی که اطلاعات شان را به این مرکز ارسال می کنند، این مرکز باید از طریق مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT ، داده های خواسته شده را برای آن ها ارسال کند.^{۹۹}

مراکز داده های LRIT با توجه به زمان بایگانی این داده ها و زمان درخواست ارسال داده ها، باید این داده ها را حداکثر تا زمان های مشخصی در دسترس درخواست کننده ها قرار دهند. داده هایی که در ۴ روز اخیر بایگانی شده باشند، باید طی ۳۰ دقیقه از زمان دریافت درخواست فرستاده شوند.^{۱۰۰} چنان چه این داده ها بین ۴ روز و ۳۰ روز قبل بایگانی شده باشند، طی ۱ ساعت از زمان دریافت درخواست باید فرستاده شوند^{۱۰۱} و در صورتی که زمان بایگانی داده ها بیش از ۳۰ روز قبل باشد، باید حداکثر تا ۵ روز از دریافت درخواست، فرستاده شوند.^{۱۰۲}

مراکز داده های LRIT باید در هر بار که داده های LRIT را ارسال می کنند، داده های مربوط به نام و هویت کشتی، هویت مرکز داده های LRIT و نیز تاریخ و ساعت رد و بدل داده های شناسایی و ردیابی را به داده های LRIT اضافه نمایند.^{۱۰۳}

بند دوم – انواع مرکز داده های LRIT

الف – مراکز داده های ملی، منطقه ای و تعاونی^{۱۰۴}

هر دولت متعهدی می تواند به تنهایی اقدام به تاسیس یک مرکز داده LRIT ملی نماید.^{۱۰۵} هم چنین چند دولت های متعاقد می توانند با موافقت همدیگر، یک مرکز

⁹⁹ . Ibid, para. 7.1.4

¹⁰⁰ . Ibid, para. 7.1.10

¹⁰¹ . Ibid, para. 7.1.11

¹⁰² . Ibid, para. 7.1.12

¹⁰³ . Ibid, para. 7.1.20

¹⁰⁴ . National, Regional and Cooperative LRIT Data Centres

¹⁰⁵ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 8.1

داده LRIT منطقه ای یا تعاونی را به طور مشترک تأسیس کنند.^{۱۰۶} مراکز داده‌های LRIT ملی، منطقه ای یا تعاونی، می‌توانند بنا به درخواست دولت‌های متعاقد، غیر از دولت‌هایی که در تأسیس آن‌ها نقش داشته‌اند، به آن‌ها خدمات ارائه کنند.^{۱۰۷} فرایندهای ارائه چنین خدماتی به دولت‌های غیر مؤسس باید مورد موافقت مرکز داده‌های LRIT و دولت‌های غیر مؤسس درخواست‌کننده این خدمات قرار گیرد.^{۱۰۸}

این مراکز می‌توانند به عنوان یک «سیستم مانیتورینگ کشتی»^{۱۰۹} ملی، منطقه ای یا تعاونی خدمات ارائه کنند. این مراکز می‌توانند به عنوان یک سیستم مانیتورینگ کشتی، از کشتی‌هایی که ملزم به ارسال داده‌های شناسایی و ردیابی به آن‌ها هستند و نیز سایر کشتی‌هایی که ملزم به ارسال این داده‌ها نشده‌اند، ارسال داده‌های اضافی یا ارسال داده‌ها، در فواصل زمانی مختلف را درخواست کنند.^{۱۱۰} در صورتی که این مراکز اقدام به جمع‌آوری داده‌های اضافی نمایند، فقط باید داده‌های شناسایی و ردیابی درخواست‌شده را از طریق مرکز بین‌المللی مبادله داده‌های LRIT به سایر مراکز داده‌های LRIT ارسال نماید.^{۱۱۱}

جزئیات مربوط به تأسیس مراکز داده‌های LRIT و نیز ارائه خدمات به دولت‌های غیر مؤسس، باید توسط دولت مؤسس یا یکی از دولت‌های مؤسس، به سازمان بین‌المللی دریانوردی اطلاع داده شود. چنانچه در مورد هر یک از جزئیاتی که به سازمان اطلاع داده شده است، تغییری ایجاد شود، باید بدون تأخیر بی‌مورد به روز

¹⁰⁶ . Ibid, para. 8.2

¹⁰⁷ . Ibid, para. 8.3

¹⁰⁸ . Ibid, para. 8.3.1

¹⁰⁹ . Vessel Monitoring System (VMS)

¹¹⁰ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 8.4

¹¹¹ . Ibid, para. 8.4.1

رسانی شود.^{۱۱۲}

ب - مرکز داده های بین المللی

یک مرکز داده های بین المللی باید توسط کمیته ایمنی دریانوردی تأسیس شود.^{۱۱۳} دولت های متعاهدی که در یک مرکز داده های LRIT ملی، منطقه ای یا تعاونی مشارکت ندارند، یا دولت هایی که علاقه مند به تأسیس یک مرکز داده های LRIT بین المللی هستند، باید تحت نظارت کمیته ایمنی دریانوردی برای تأسیس این مرکز همکاری کنند.^{۱۱۴}

کشتی هایی که ملزم به ارسال داده های شناسایی و ردیابی به هیچ یک از مراکز داده های LRIT ملی، منطقه ای یا تعاونی نیستند، باید این داده ها را به مرکز داده های LRIT بین المللی ارسال کنند.^{۱۱۵} این مرکز می تواند بر اساس فرایندهای خاص منعقد شده توسط یک دستگاه اجرایی، داده های اضافی مربوط به کشتی های تحت پرچم آن را جمع آوری کند.^{۱۱۶} مرکز داده های LRIT بین المللی باید با مشخصات فنی^{۱۱۷} مربوط به این مرکز که توسط کمیته ایمنی دریانوردی تنظیم شده، مطابقت نماید.^{۱۱۸}

گفتار چهارم - مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT^{۱۱۹}

یک مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT باید توسط کمیته ایمنی دریانوردی

¹¹². Ibid, para. 8.1, 8.2, 8.3.2

¹¹³. Ibid, para. 9.1

¹¹⁴. Ibid, para. Para. 9.2

¹¹⁵. Ibid, para. 9.3

¹¹⁶. Ibid, para. 9.4

¹¹⁷. IMO Doc. MSC.1/Circ.1259/Rev.2, "Interim Revised Technical Specifications for the LRIT System" (30 June 2009)

¹¹⁸. IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 9.5

¹¹⁹. International LRIT Data Exchange

تأسیس شود.^{۱۲۰} دولت های متعاقد باید در تأسیس مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT با کمیته ایمنی دریانوردی همکاری کنند.^{۱۲۱}

مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT به عنوان یک رابط میان مراکز داده های LRIT عمل می کند و در مواردی که یک مرکز داده های LRIT، درخواست ارائه داده های شناسایی و ردیابی مربوط به یک کشتی که ملزم به ارسال این داده ها به مرکز داده های LRIT دیگری شده است، را دارد، مرکز داده های LRIT درخواست کننده باید درخواست خود را از طریق مبادله داده های LRIT بین المللی به مرکز داده های LRIT مورد نظر اعلام کند و در مقابل، مرکز داده های درخواست شونده نیز باید اطلاعات شناسایی و ردیابی درخواست شده را از همین طریق برای آن ارسال نماید.

وظیفه مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT، مسیریابی داده های شناسایی و ردیابی میان مراکز داده های LRIT می باشد و از این رو، باید به همه مراکز داده های LRIT متصل باشد.^{۱۲۲} از سوی دیگر، مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT باید برای مسیریابی داده های میان مراکز داده های LRIT، به سرور طرح توزیع داده های LRIT^{۱۲۳} متصل شود^{۱۲۴} و با استفاده از داده های تهیه شده در طرح توزیع داده های LRIT، داده هایی را میان این مراکز مسیریابی کند.^{۱۲۵}

مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT حق بایگانی و نیز دیدن یا ورود به داده های شناسایی و ردیابی را نخواهد داشت.^{۱۲۶}

با توجه به نقش اساسی و کلیدی مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT در سیستم

¹²⁰ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 10.1

¹²¹ . Ibid, para. 10.2

¹²² . Ibid, para. 10.3.2

¹²³ . LRIT Data Distribution Plan Server

¹²⁴ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 10.3.2

¹²⁵ . Ibid, para. 10.3.1

¹²⁶ . Ibid, para. 10.3.12, 10.3.13

شناسایی و ردیابی کشتی‌ها با برد بلند، کمیته ایمنی دریانوردی در ۱۲ اکتبر ۲۰۰۷، با تأسیس و بهره‌برداری یک مرکز بین‌المللی مبادله داده‌های LRIT توسط ایالات متحده، به‌طور موقتی و تا زمانی که کمیته ایمنی دریانوردی بتواند یک مرکز بین‌المللی مبادله داده‌های LRIT دائمی را تأسیس نماید، موافقت کرد.^{۱۲۷} در ابتدا این مهلت به مدت ۲ سال از ۱ ژانویه ۲۰۰۸^{۱۲۸} و سپس تا ۳۱ دسامبر سال ۲۰۱۱ تمدید شد.^{۱۲۹} اما، کمیته ایمنی دریانوردی با تصویب قطعنامه‌ای در تاریخ ۲۱ می ۲۰۱۰ این وظیفه را برای سال‌های ۲۰۱۱، ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ به آژانس ایمنی دریانوردی اروپایی^{۱۳۰} محول کرد.^{۱۳۱}

گفتار پنجم - هماهنگ‌کننده LRIT^{۱۳۲}

ضرورت وجود یک بخش ناظر در سیستم شناسایی و ردیابی، به دلیل نامتمرکز بودن سیستم شناسایی و ردیابی در اجرا، ابتدا توسط برزیل به کمیته فرعی ارتباطات رادیویی، جستجو و نجات پیشنهاد شد.^{۱۳۳} این پیشنهاد در نهمین نشست کمیته فرعی ارتباطات رادیویی، جستجو و نجات در ۷ تا ۱۱ فوریه ۲۰۰۵ مورد ملاحظه و پذیرش قرار گرفت.^{۱۳۴} در هشتاد و یکمین نشست کمیته ایمنی دریانوردی مقرر شد که یک هماهنگ‌کننده LRIT باید توسط کمیته ایمنی دریانوردی تعیین شود.^{۱۳۵} و کمیته ایمنی دریانوردی به تعیین هماهنگ‌کننده LRIT در هشتاد و دومین نشستش ملزم

¹²⁷ . IMO Doc. Res. MSC.243(83) (12 October 2007)

¹²⁸ . IMO Doc. Res. MSC.264(84) (16 May 2008)

¹²⁹ . IMO Doc. Res. MSC.276 (85) (5 December 2008)

¹³⁰ . European Maritime Safety Agency (EMSA)

¹³¹ . IMO Doc. Res. MSC.297(87) (21 May 2010)

¹³² . LRIT Coordinator

¹³³ . IMO Doc. COMSAR 9/12/3 (3 December 2004)

¹³⁴ . IMO Doc. COMSAR 9/WP.5/Rev.1 (23 February 2005)

¹³⁵ . IMO Doc. Res. MSC.210(81) ANNEX, para. 14.1

شده بود.^{۱۳۶} کمیته ایمنی دریانوردی در هشتاد و دومین نشست خود تصمیم به انتخاب «سازمان بین‌المللی ماهواره سیار»^{۱۳۷} به عنوان هماهنگ‌کننده LRIT گرفت و آن را دعوت کرد به هر اقدامی که می‌تواند به منظور حصول اطمینان از اجرای به موقع سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند اتخاذ کند. هم‌چنین، کمیته ایمنی دریانوردی از سازمان بین‌المللی ماهواره سیار درخواست کرد که یادداشتی را حاوی تحلیل مفصلی از این که چگونه قصد دارد این نقش را عهده دار شود، به نشست بعدی کمیته ارائه دهد.^{۱۳۸} در نهایت، باتوجه به توانایی‌های سازمان بین‌المللی ماهواره سیار و تمایل آن در رابطه با تقبل وظایف هماهنگ‌کننده LRIT، کمیته ایمنی دریانوردی در هشتاد و پنجمین نشست خود در ۵ دسامبر ۲۰۰۸، قطعنامه‌ای را راجع به «انتصاب هماهنگ‌کننده LRIT» تصویب کرد که از این طریق وظایف مربوط به هماهنگ‌کننده LRIT را به سازمان بین‌المللی ماهواره سیار محول کرد.^{۱۳۹}

هماهنگ‌کننده LRIT باید در تاسیس مرکز داده های LRIT بین‌المللی و مرکز بین‌المللی مبادله داده های LRIT همکاری کند. این همکاری از طرق زیر امکان‌پذیر خواهد بود:

۱. مشارکت در توسعه هر نوع مشخصات فنی و یا اصلاح مشخصات فنی موجود؛
۲. صدور درخواست برای ارائه طرح‌هایی جهت تاسیس و راه‌اندازی مرکز داده‌های LRIT بین‌المللی و مرکز بین‌المللی مبادله داده های LRIT؛
۳. ارزیابی جنبه‌های مدیریتی، عملیاتی، فنی و مالی طرح‌های ارائه شده و ارائه توصیه‌هایی در این رابطه برای ملاحظه کمیته ایمنی دریانوردی؛

¹³⁶ . IMO Doc. Res. MSC.211(81) para. 4

¹³⁷ . International Mobile Satellite Organization (IMSO)

¹³⁸ . IMO Doc. MSC 82/24, para. 8.49 (18 December 2006)

¹³⁹ . IMO Doc. Res. MSC.275(85) (5 Dec 2008)

۴. مشارکت برای آزمایش و پیوستن آن‌ها درون سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند، در صورت درخواست کمیته ایمنی دریانوردی و گزارش نتایج آن در این رابطه برای ملاحظه کمیته ایمنی دریانوردی.^{۱۴۰}

مهم‌ترین وظیفه هماهنگ‌کننده LRIT، بازرسی عملکرد سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند با توجه به مقررات ۱-۱۹ فصل ۵ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴)، استانداردهای اجرایی و هر تصمیم مرتبطی از طرف کمیته ایمنی دریانوردی می‌باشد. این بازرسی شامل فراهم‌کنندگان سرویس کاربردی و مخابراتی، مراکز داده‌های LRIT و مرکز بین‌المللی مبادله داده‌های LRIT می‌شود. همچنین هماهنگ‌کننده LRIT باید بررسی کند که آیا دولت‌های متعاقد و سایر کاربرانی که داده‌های شناسایی و ردیابی را دریافت کرده‌اند، مجاز به دریافت این داده‌ها بوده‌اند یا نه.^{۱۴۱} حداقل سالی یک بار باید گزارشی از نتیجه این بازرسی‌ها به کمیته ایمنی دریانوردی تسلیم شود.^{۱۴۲} هماهنگ‌کننده LRIT می‌تواند به همراه این گزارش، به ویژه در صورت مشاهده مواردی مبتنی بر عدم تطابق سیستم شناسایی و ردیابی با مقررات و استانداردهای اجرایی مربوطه، توصیه‌هایی را برای بهبود عملکرد و امنیت سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند به کمیته ایمنی دریانوردی پیشنهاد کند.^{۱۴۳}

در صورت وجود اختلافات فنی یا عملیاتی یا مشکلات صورتحساب، به درخواست هر یک از طرفین درگیر یا کمیته ایمنی دریانوردی هماهنگ‌کننده LRIT می‌تواند به مساله رسیدگی کند و در صورت مقتضی، توصیه‌هایی را برای رفع آن‌ها به طرفین

¹⁴⁰ . IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX, para. 14.2

¹⁴¹ . Ibid, para. 14.4

¹⁴² . Ibid

¹⁴³ . Ibid. para. 14.5

مربوطه و کمیته ایمنی دریانوردی ارائه دهد.^{۱۴۴} هم چنین در صورت درخواست کمیته ایمنی دریانوردی، هماهنگ کننده LRIT می تواند در آزمایش و پیوستن مراکز داده های LRIT در سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند و یا در آزمایش فرایندها و روش های جدید یا اصلاح شده برای ارتباطات میان مرکز بین المللی مبادله داده های LRIT، مراکز داده های LRIT و سرور طرح توزیع داده های LRIT مشارکت کند و دستاوردهای حاصل از این مشارکت را به کمیته ایمنی دریانوردی گزارش دهد.^{۱۴۵}

نتیجه گیری

سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی ها که با گنجاندن اصلاحات جدید در فصل پنجم کنوانسیون بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴) با عنوان مقرره ۱-۱۹ «شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی ها» برای کشور های متعاقد به این کنوانسیون الزام آور شده است، کاملاً به افزایش امنیت دریانوردی و به طور کلی امنیت کشورهای ساحلی کمک خواهد کرد. مسلماً شناسایی هویت کشتی ها و اطلاع از وضعیت و موقعیت مکانی آن ها، دولت ها را به اتخاذ تدابیر امنیتی به موقع و مناسب برای پیشگیری و سرکوب اعمال خشونت بار در دریا قادر خواهد ساخت. با این حال، دسترسی تروریست ها و دزدان دریایی به داده های مربوط به شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی ها، فی نفسه می واند تهدیدی برای امنیت دریانوردی به شمار رود. هم چنین احتمال سوء استفاده از داده های شناسایی و ردیابی کشتی ها، برای اهداف تجاری همواره به عنوان یک مشکل در کاربرد سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند مورد توجه

¹⁴⁴ . Ibid, para. 14.3.1

¹⁴⁵ . Ibid, para. 14.3.2, 14.3.3

اکثریت قریب به اتفاق دولت‌ها قرار گرفته است. از این رو، دولت‌ها باید محرمانه بودن و حساسیت تجاری داده‌هایی را که دریافت می‌کنند، به رسمیت شناخته و رعایت نمایند.

موثر واقع شدن سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها در تامین امنیت دریانوردی، در گرو اجرای دقیق این مقررات توسط تمامی کشورهای دخیل در امر دریانوردی خواهد بود. اما، با وجود کمک‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی به کشورهای در حال توسعه در چهارچوب برنامه همکاری فنی بین‌المللی اش، هزینه‌های سنگینی که اجرای این مقررات به خصوص بر کشورهای جهان سوم وارد می‌کند، از عمده عواملی است که اجرای این مقررات را با مشکل مواجه می‌سازد.

Archive of SID

منابع

1. IMO Doc. COMSAR 9/12/3 (3 December 2004)
2. IMO Doc. COMSAR 9/WP.5/Rev.1 (23 February 2005)
3. IMO Doc. MSC.1/Circ.1259/Rev.2, "Interim Revised Technical Specifications for the LRIT System" (30 June 2009)
4. IMO Doc. MSC.82/24 (18 December 2006)
5. IMO Doc. Res. MSC.202(81), "Adoption of Amendments to the International Convention For the Safety of Life at Sea, 1974, As Amended", (19 May 2006).
6. IMO Doc. Res. MSC.202(81), ANNEX. (SOLAS, Chapter V, Regulation 19-1)
7. IMO Doc. Res. MSC.210(81) ANNEX
8. IMO Doc. Res. MSC.210(81), "Performance Standards and Functional Requirements for the Long-Range Identification and Tracking of Ships" (19 May 2006)
9. IMO Doc. Res. MSC.211(81), "Arrangements for the Timely Establishment of the Long-Range Identification and Tracking System" (19 May 2006)
10. IMO Doc. Res. MSC.243(83) (12 October 2007)
11. IMO Doc. Res. MSC.263(84) ANNEX.
12. IMO Doc. Res. MSC.263(84), "Revised Performance Standards and Functional Requirements for the Long-Range Identification and Tracking of Ships" (16 May 2008)
13. IMO Doc. Res. MSC.264(84) (16 May 2008)
14. IMO Doc. Res. MSC.275(85) (5 Dec 2008)
15. IMO Doc. Res. MSC.276 (85) (5 December 2008)
16. IMO Doc. Res. MSC.297(87) (21 May 2010)
17. IMO Doc. SOLAS/CONF.5/34, ANNEX 2, Conference Resolution 10, "Early Implementation of Long-Range Ship's Identification and Tracking" (12 December 2002)
18. IMO Doc. SOLAS/CONF.5/34, ANNEX 2, Conference Resolution 3, "Further Work by the International Maritime

Organization Pertaining to the Enhancement of Maritime Security” (12 December 2002)

19. Long-range Identification and Tracking of Ships (LRIT), available at: http://www.imo.org/safety/mainframe.asp?topic_id=905
20. Maritime Safety Committee - 80th session: 11-20 May 2005, available at: http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=110
21. MSC 77/6/16, “Measures to Enhance Maritime Security: Long-range ship’s identification and tracking” Submitted by the United States (8 April 2003)
22. MSC 81/25, “Report of the Maritime Safety Committee on Its Eighty-First Session” (24 May 2006); Norway (MSC 81/3/7)
23. MSC 81/25/Add.2, ANNEX 43, “Statement of the Delegation of the Peoples Republic of China: In Connection With Agenda Item 5 on General Comments on LRIT” (1 June 2006)
24. MSC 81/3/8, “Consideration and Adoption of Amendments to Mandatory Instruments: Long-range identification and tracking of ships”, Submitted by Brazil (7 March 2006)
25. Ryszard Wawruch, Global Ships Monitoring System – Basic Requirements and Principle of Introducing, *Melborne Journal of International Law*, Vol. 8, No. 1, (2008)