

Members of the Memorandum of  
Understanding on the mutual recognition of  
certificates for the safe operation of traditional  
ships in European waters and of certificates of  
competency for crews on traditional ships  
signed in London 2005

## Lithuania a new member of the MoU

Dear All,

Please find enclosed a statement from the Lithuanian Maritime Safety Administration stating that they are ready to join the MoU. As I suggested in an earlier mail conversation with you on 21 March 2012, we, by this letter and I as Chairman of the MoU, accept Lithuania as a new member and the signature on the application letter should be regarded as a signatory of the MoU.

We welcome Lithuania as a new member.

Best regards



Per Nordström  
Maritime Director



**LIETUVOS SAUGIOS LAIVYBOS ADMINISTRACIJA**  
**LITHUANIAN MARITIME SAFETY ADMINISTRATION**

Per Nordstrom  
Chairman of MoU,  
Maritime Director  
Maritime Department  
Swedish Transport Agency  
SE-601 73 Norrköping, Sweden

2012-04- *M* No. *6(1.16)S-417*

**REGARDING THE ACCESSION TO MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON THE  
MUTUAL RECOGNITION OF CERTIFICATES FOR THE SAFE OPERATION OF  
TRADITIONAL SHIPS IN EUROPEAN WATERS AND OF CERTIFICATES OF  
COMPETENCY FOR CREWS ON TRADITIONAL SHIPS**

The Lithuanian Maritime Safety Administration would like officially to inform the MoU Committee that Lithuanian Maritime Safety Administration is ready to join a Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships (i.e. the MoU version of 2005).

Sincerely Yours,

Director

Evaldas Zacharevičius



Code 188781973  
e-mail msa@msa.lt

J. Janonio str. 24  
LT-92251 Klaipėda

phone +370 46 469 602  
fax +370 46 469 600

**SAUGAUS TRADICINIŲ LAIVŲ NAUDOJIMO EUROPOS VANDENYSE  
PAŽYMĖJIMŲ  
IR  
TRADICINIŲ LAIVŲ ĮGULŲ KOMPETENCIJOS PAŽYMĖJIMŲ  
ABIPUSIO PRIPAŽINIMO  
SUSITARIMO MEMORANDUMAS**

2005 m. lapkričio 28 d.

Londonas

Danijos, Estijos, Suomijos, Vokietijos, Nyderlandų, Norvegijos, Ispanijos, Švedijos ir Jungtinės Karalystės jūrų administracijos (toliau – Administracijos):

1) pažymėdamos, kad pastaruosius kelis dešimtmečius dėl stiprėjančio viešojo intereso išsaugoti istoriškai vertingus laivus buvo imamasi įvairiausios veiklos jūros paveldo srityje siekiant intensyviai naudoti tokius laivus ne tik privačiais, socialiniais arba su kultūra susijusiais tikslais, bet ir komerciniais tikslais;

2) papildomai pažymėdamos, kad skirtingos geografinės, kultūrinės bei ekonominės aplinkybės lėmė laivų tipų įvairovę nuo burinių laivų su pagalbiniais varikliais iki energija varomų laivų, daugelis iš jų yra varomi garu, buvę žvejybos ir krovininiai laivai, taip pat pakrantės keleiviniai tradiciniai laivai, vilkikai, ledlaužiai, lengvi laivai ir kiti. Daugelis iš jų išsaugoti, nes gerai prižiūrimi naudojant viešųjų paslaugų srityje. Turimi duomenys rodo, kad iki šių laikų Europoje išliko apie 5 tūkst. istoriškai vertingų ir turinčių regioninių požymių jūrų laivų. Dauguma jų yra saugūs ir tinka plaukioti dėl tinkamos tokių laivų priežiūros, įrangos bei patirties įgijusios įgulos;

3) taip pat pažymėdamos, kad kelių Šiaurės ir Vakarų Europos valstybių vyriausybės patvirtino tradicinių laivų standartus, kuriuose nustatyti skirtingi statybos, įrangos, saugaus naudojimo bei tokių laivų įgulų pažymėjimų reikalavimai, dėl kurių kyla problemos atliekant valstybinę laivų kontrolę uoste;

4) vertindamos Bendrojo Europos jūrų paveldo kongreso (CEMHC) šioje srityje padarytą pažangą;

5) pripažindamos, kad visuomenė suinteresuota išsaugoti tradicinės būklės istoriškai vertingus laivus bei naudoti juos kaip bendrą gyvą jūrų paveldą;

6) patvirtindamos, kad galimas modernių technologijų trūkumas tradiciniuose laivuose turėtų būti kompensuojamas naudojant priemones, kuriomis būtų galima užtikrinti lygiavertį saugos lygį nesunaikinant istorinių laivo požymių;

7) pripažindamos būtinybę taikyti specialius būtiniausius standartus, kurie skirtųsi nuo komerciniams laivams taikomų reikalavimų. Laikantis tokių standartų tradicinių laivų saugos lygis atitiktų saugos lygį modernių laivų, kuriems taikomi plačiai patvirtintų

tarptautinių konvencijų, taisyklių, procedūrų, praktikos bei nacionalinės teisės reikalavimai, o su Europos Sąjungos valstybės narės vėliava plaukiojančių tradicinių laivų atveju – EB sutartimi, iš dalies pakeista Direktyva 98/18/EB pagrįstos saistančios nuostatos;

8) taip pat pripažindamos, kad jeigu TJO konvencijų reikalavimai taikomi visiems laivams, pavyzdžiui dėl aplinkos dalykų, tradiciniai laivai turi atitikti minėtus reikalavimus ir todėl tai nėra šio Susitarimo memorandumo dalykas;

9) papildomai pripažindamos, kad tradicinis laivas turėtų būti naudojamas tradiciniams igūdžiams, jūreivystei bei supratimui apie jūrų paveldą skatinanti; jis negali būti naudojamas vežimo reikmėms siekiant pelno, palyginti su jo priežiūros bei eksploatavimo išlaidomis;

10) įsitikinusios, kad įgyvendinant šiuos tikslus būtinas saugaus tradicinių laivų naudojimo Europos vandenyse pažymėjimų ir tradicinių laivų igulų kompetencijos pažymėjimų abipusis pripažinimas būtiniausių standartų, patvirtintų Bendrajame Europos jūrų paveldo kongrese (CEMHC), bei nacionalinių tradicinių laivų saugos pažymėjimų, patvirtinančių atitiktį statybos, įrangos ir radijo ryšio reikalavimams, pagrindu;

11) taip pat įsitikinusios, kad būtiniausi tradicinių laivų saugos standartai padidins saugą ir užtikrins netrukdomą laivybą bei sustiprins tradicinių laivų savininkų ir Administracijų bendradarbiavimą ir pagerins keitimąsi informacija,

*s u s i t a r ė:*

## 1 skyrius

### **Atitiktis**

1.1. Kiekviena Administracija pasirengusi laikytis šiame Susitarimo memorandume nustatytų nurodymų.

1.2. Kiekviena Administracija patvirtina, kad Atitikties dokumentas bus išduodamas pagal 1 priede pateiktą formą. Atitikties dokumentas patvirtina, kad laivas atitinka nacionalinės teisės aktuose nustatytus reikalavimus, taikomus su šios Administracijos valstybės vėliava plaukiojantiems tradiciniams laivams bei šio Susitarimo memorandumo ir jo II priedo nuostatas.

Kiekviena Administracija pasirengusi pripažinti:

– tradicinių laivų klasei priskiriamų laivų Atitikties dokumentą;

– su valstybės, kurios Administracija pasirašė šį Susitarimo memorandumą, vėliava plaukiojančių tradicinių laivų igulų kompetenciją patvirtinančius nacionalinius pažymėjimus, kai šie laivai įplaukia į uostą arba dalyvauja lenktynėse, paraduose ir festivaliuose jos vandenyse. Šių laivų saugos, saugaus naudojimo ir igulų kompetenciją patvirtinantys pažymėjimai turi būti išduoti vadovaujantis šio Susitarimo memorandumo ir jo II priedo nuostatomis kaip būtiniausių standartų nurodymais, kuriems taikoma 3.3 punkte nurodyta pakeitimo procedūra ir plačiai patvirtintos tarptautinės konvencijos, taisyklės, procedūros ir praktika bei nacionalinės teisės nuostatos, o su Europos Sąjungos valstybės narės vėliava plaukiojančių tradicinių laivų atveju – EB sutartimi, iš dalies pakeista Direktyva 98/18/EB pagrįstos saistančios nuostatos.

1.3. Administracijos gali vykdyti valstybinės laivų kontrolės uoste patikrinimus, t. y. inspektoriai vyktų į tradicinį laivą ir patikrintų, ar laivas turi 1.2 punkte nurodytus galiojančius pažymėjimus. Be to, Administracijos gali pageidauti įsitikinti, kad tradicinio laivo įgula ir bendra laivo būklė, įskaitant mašinų skyriaus būklę, atitinka plačiai patvirtintus II priede pateiktus būtiniausius standartus.

Jei galiojančių pažymėjimų nėra arba yra pagrindas manyti, kad tradicinio laivo, jo įrangos būklė arba įgula iš esmės neatitinka prieduose išdėstytų reikalavimų, būtina informuoti vėliavos valstybę.

Kai yra trūkumų, kurie kelia aiškų ir tiesioginį pavojų saugai, sveikatai arba aplinkai, Administracija turėtų užtikrinti (išskyrus 1.4 punkte nurodytus atvejais), kad pavojus bus pašalintas prieš leidžiant tradiciniam laivui plaukti į jūrą. Šiuo tikslu turėtų būti imamasi atitinkamų veiksmų, įskaitant tradicinio laivo sulaikymą arba oficialų draudimą jį naudoti dėl nustatytų trūkumų, dėl kurių kiekvieno atskirai ar visų kartu kils pavojus laivo eksploatacijai.

1.4. Jeigu trūkumų, dėl kurių laivas buvo sulaikytas kaip nurodyta 1.2 punkte, negalima pašalinti patikrinimo uoste, Administracija gali leisti šiam tradiciniam laivui plaukti į artimiausią tinkamą remonto aikštelę, kurią pasirinko kapitonas ir Administracija, jei bus įvykdyti reikalavimai, kuriuos nustatė kompetentinga vėliavos valstybės institucija ir kuriems pritarė Administracija. Nustatant tokius reikalavimus siekiama užtikrinti, kad tradicinis laivas galės plaukti toliau nekeldamas pavojaus įgulos saugai ir sveikatai arba kitiems laivams ar nekels didelės grėsmės jūrų aplinkai.

1.5. Sulaikiusi laivą Administracija turėtų nedelsdama raštu pranešti apie tai valstybės vėliavos Administracijai, pridėdama patikrinimo ataskaitą.

## 2 skyrius

### **Apibrėžtis**

Šiame Susitarimo memorandume:

**„tradiciniai laivai“** – visų rūšių istoriniai laivai ir jų tikslios kopijos, įskaitant ir tuos, kurie skirti tradiciniams įgūdžiams ir jūreivystei skatinti ir skleisti; visa tai yra gyvi kultūros paminklai, naudojami vadovaujantis tradiciniais jūreivystės ir meistriškumo principais ir turintys I priede nurodytos formos Atitikties dokumentą.

## 3 skyrius

### **Komitetas**

3.1. Įsteigiamas Komitetas, kurį sudaro visų dalyvaujančių Administracijų atstovai. Be to, į Komitetą kaip stebėtojas paskiriamas Bendrojo Europos jūrų paveldo kongreso (CEMHC) atstovas.

3.2. Komitetas posėdžiauja nuolat ir kitu laiku, dėl kurio nusprendžia kartu su pirmininkaujančia Administracija, kuri kitame posėdyje pirmininkavimą turi perduoti kitai Administracijai.

3.3. Komitetas turi:

1. skatinti netrukdomą tradicinių laivų laivybą ir išspręsti visas svarbesnes problemas, kurios gali kilti atliekant valstybinę laivų kontrolę uoste;
2. plėtoti ir peržiūrėti pasikeitimo informacija procedūras;
3. nuolat peržiūrėti šį Susitarimo memorandumą, jo priedus ir kitus klausimus, susijusius su tradicinių laivų naudojimu ir Susitarimo memorandumo veiksmingumu, pavyzdžiui, laive esančių asmenų, t. y. keleivių, stažuotojų ir kitų, teisinį statusą;
4. priimti sprendimus dėl kitų suinteresuotų jūrų Administracijų narystės paraiškų;
5. išsamiai atsižvelgti į specialistų patarimus, kuriuos teikia EJP (Europos jūrų paveldo) atstovai Komiteje.

#### 4 skyrius

4.1. Šis Susitarimo memorandumas nedaro įtakos teisėms ir pareigoms pagal bet kurią kitą tarptautinę konvenciją arba susitarimą.

4.2. Europos pakrantės valstybės arba Šiaurės Atlanto baseino nuo Šiaurės Amerikos iki Europos pakrantės valstybės jūrų Administracija, kuri atitinka prieduose išdėstytus standartus, gali pasirašyti šį Susitarimo memorandumą visų Administracijų, jau pasirašiusių šį Susitarimo memorandumą, sutikimu.

#### 4.3. Nutraukimas

Šalis signatarė gali nutraukti savo dalyvavimą šiame susitarime, pranešdama apie savo ketinimą kitoms signatarėms prieš 90 dienų.

#### 5 skyrius

#### **Pakeitimai**

5.1. Susitarimo memorandumas gali būti iš dalies keičiamas Komiteto posėdyje.

5.2. Kiekviena valstybė narė arba stebėtojų organizacija gali teikti siūlymus dėl Susitarimo memorandumo pakeitimo. Valstybės narės susitaria dėl pakeitimų konsensuso principu.

5.3. Pakeitimai, dėl kurių buvo susitarta Komiteto posėdyje, įsigalioja praėjus trimis mėnesiams nuo posėdžio pabaigos, jei nė viena ar kelios iš valstybių narių iki tos dienos nepateikia pirmininkaujančiai valstybei narei savo prieštaravimų.

5.4. Visas Susitarimo memorandumo tekstas, įskaitant pakeitimus, turėtų būti atkurtas įsigaliojant naujai redakcijai. Naujos redakcijos iš dalies pakeistos dalys turėtų būti pažymėtos paraštėje.

5.5. Jei būtina skubiai pakeisti Susitarimo memorandumą laikotarpiu tarp dviejų Komiteto posėdžių, tai galima padaryti išplatinant siūlomus pakeitimus visoms valstybėms narėms patvirtinti. Paskutiniam posėdžiui vadovavusi valstybė narė turėtų būti atsakinga už tokių pakeitimų platinimą. Jei valstybės narės sutaria dėl pakeitimo, peržiūrėtas Susitarimo memorandumas įsigalioja dieną, kuri nurodyta išplatintuose pakeitimuose.

## 6 skyrius

**Ankstesnis susitarimas**

Šis Susitarimo memorandumas pasirašytas \_\_\_\_\_ 2005 m. \_\_\_\_\_ ir pakeičia bei panaikina Saugaus tradicinių laivų naudojimo Europos vandenyse pažymėjimų ir tradicinių laivų įgulų kompetencijos pažymėjimų abipusio pripažinimo susitarimo memorandumą, pasirašytą 2000 m. rugsėjo 8 d. Vilhelmshafene .

## 7 skyrius

**Įsigaliojimas**

Šis Susitarimo memorandumas įsigalioja nuo jo pasirašymo datos.

Saugaus tradicinių laivų naudojimo Europos vandenyse pažymėjimų ir tradicinių laivų įgulų kompetencijos pažymėjimų abipusio pripažinimo susitarimo memorandumo **signatarės:**

.....  
**Danijos** jūrų administracijos vardu

Anne Skov Strüver  
Danijos jūrų agentūros  
Saugos jūroje ir reguliavimo aplinkos srityje centro vadovė

.....  
**Estijos** jūrų administracijos vardu

Rene Sirol  
Estijos jūrų administracijos  
Saugos jūroje skyriaus vadovas

.....  
**Suomijos** jūrų administracijos vardu

kapitonas Paavo Wihuri  
Suomijos jūrų administracijos  
Saugos jūroje skyriaus direktorius

.....  
**Vokietijos** jūrų administracijos vardu

Peter Escherich  
Vokietijos federalinės transporto, statybos  
ir gyvenamojo būsto ministerijos  
Saugos jūroje skyriaus vadovo pavaduotojas

.....  
**Nyderlandų** jūrų administracijos vardu

Ir. J. F. de Leeuw  
Transporto ir vandens tvarkymo inspekcijos  
Nyderlandų laivybos inspekcijos vadovas  
.....

**Norvegijos** jūrų administracijos vardu

Sigurd Gude  
Norvegijos jūrų direktorato  
generalinio direktoriaus pavaduotojas  
.....

**Ispanijos** jūrų administracijos vardu

Esteban Pacha Vicente.  
Ispanijos atstovas TJO,  
kancleris, kuruojantis transporto sritį  
.....

**Švedijos** jūrų administracijos vardu

Johan Franson  
Švedijos jūrų administracijos  
Saugos jūroje padalinio direktorius  
.....

**Jungtinės Karalystės** jūrų administracijos vardu

David W Wright  
Standartų, jūrų ir pakrantės apsaugos agentūros  
direktoriaus pavaduotojas  
.....

Pasirašyta

2005 m. lapkričio 28 d., pirmadienį

Karališkojoje karinio laivyno architektų institucijoje

Upper Belgrave g. 10

Londonas SW

Jungtinė Karalystė



I priedas

[JŪRŲ ADMINISTRACIJOS PAVADINIMAS]  
**ATITIKTIES DOKUMENTAS, KURIUO  
NUSTATOMI SPECIALŪS TRADICINIŲ LAIVŲ REIKALAVIMAI**

Laivo pavadinimas .....  
Šaukinys: .....  
Registracijos uostas: .....  
Bendroji talpa: .....  
Ilgis: .....  
Pagaminimo metai: .....  
TJO numeris: .....  
(jei reikia)  
Didžiausias leistinas  
asmenų skaičius laive: .....

Veiklos sritis:

Jūros zona (pagal iš dalies pakeistą Direktyvą 98/18/EB),  
kurioje plaukiama į dienos reisus .....

Pastabos nurodant kitus apribojimus arba papildomus reikalavimus:

ŠIUO DOKUMENTU PATVIRTINAMA, kad minėtas laivas atitinka [jūrų administracijos pavadinimas] tradicinio laivo eksploatavimo reikalavimus pagal

**„Saugaus tradicinių laivų naudojimo Europos vandenyse pažymėjimų ir tradicinių laivų įgulų kompetencijos pažymėjimų abipusio pripažinimo susitarimo memorandumą“**

Dokumentas galioja iki .....

Išduota ..... Išdavimo data .....

.....  
(Pažymėjimą išdavusio įgaliotojo pareigūno parašas)

## **Memorandumo 1.2 punkto**

### **II priedas**

#### **Saugaus tradicinių laivų naudojimo Europos vandenyse standartas**

**ir**

#### **laivų saugos pažymėjimams išduoti būtini standartai**

##### **Jūrų paveldo išsaugojimas – saugumo ir kultūros įsipareigojimai**

Pastaruosius kelis dešimtmečius dėl stiprėjančio viešojo intereso išsaugoti istoriškai vertingus laivus buvo imamasi įvairiausios veiklos jūrų paveldo srityje siekiant intensyviai naudoti tokius laivus ne tik privačiais, socialiniais arba kultūros tikslais, bet ir komerciniais tikslais.

Jūrų paveldą sudaro daugelis labai skirtingų šaltinių. Tai rodo laivų rūšių įvairovė, kurią lėmė geografijos, kultūros ir ekonomikos įtaka. Apskaičiuota, kad visoje Europoje savo gimtuosiuose vandenyse šiandien plaukioja daugiau nei 5 000 istorinę vertę turinčių ir regioninius požymius išsaugojusių laivų. Dauguma tradicinių laivų yra burlaiviai. Tačiau, daugelis jų yra energija arba garu varomi laivai. Pirminė šių išsaugotų variklių ar burės varomų laivų paskirtis buvo labai plati. Yra likę dar daug buvusių žvejybos valčių ir krovinius plukdančių laivų, pakrantės keleivinių laivų, vilkikų, ledlaužių, lengvų laivų, jachtų, pramoginių laivų ir kitokių laivų. Daugelis jų išliko todėl, kad buvo naudojami viešųjų paslaugų teikimo srityje. Paaikškėjo, kad dauguma šių laivų yra saugūs ir tinkami plaukioti, kai juos dirba patyrusi įgula. Todėl tokie laivai išliko iki šių dienų. Seni laivai yra grakštumo ir grožio kūriniai, sukuriantys ypatingą atmosferą kiekviename jų lankymosi uoste. Be to, kad tokie laivai turi istorinę vertę, jie tapo šiandienos jūros renginiams būdingo didingo ir spalvingo reginio atributais.

Europos valstybės, su kurių vėliavomis plaukioja tradiciniai laivai, tik iš dalies atsižvelgė į šio jūrų paveldo peizažo atsiradimą; toks atsakas neatitinka visuomenės patirto įspūdžio. Oficialus vyriausybės ir administracijų atsakas šiuo metu apsiriboja keliomis šiaurės Europos šalių laivybos administracijomis, svarstančiomis ar reguliuojančiomis tokiais senais laivais plaukiančių asmenų saugos klausimą. Kai kurios vyriausybės labai nenoriai ir neryžtingai traktuoja jūrų paveldo kultūrinį matmenį ir su juo susijusias išsaugojimo problemas, būtent rekonstrukciją, priežiūrą, naudojimą ir paskutinį, bet ne mažiau svarbų dalyką – finansavimą. Be jūrų muziejų, kurie paprastai neturi finansinių išteklių šiam darbui atlikti, kaip jie to norėtų, ir kurie negali būti laivo naudotojai, tai paliekama privačiai iniciatyvai. Visose Europos šalyse, išskyrus Daniją, privačią jūrų paveldo išsaugojimo iniciatyvą stabdo oficialios vyriausybės paramos trūkumas ir administracinio pagrindo, kurį suteiktų kultūros politikos sistema, nebuvimas. Turi būti pasiektas bendras pagrindinis susitarimas:

1. Jūrų valstybių vyriausybės turi pripažinti, kad jūrų ir gėlųjų vandenų paveldas yra gyvybiškai svarbi istorijos dalis ir jis yra nepakeičiamas jų etninių, komercinių, techninių ar pramoginių tradicijų liudininkas.

2. Laivai ir kitas istorinę vertę turintis vandens transportas yra daugiau nei jūrų ir gėlųjų vandenų paveldo liudininkai, jie yra įgūdžių perdavimo ateinančioms kartoms ir jų švietimo priemonės, kurios sudarė sąlygas plėtoti laivybai ir su vandenimis susijusios prekybos plėtrai. Šie įgūdžiai yra didžiausia žmogaus indėlio į vandenimis plaukiojantį paveldą dalis ir, būtent, pati vertingiausia jo dalis.

3. Taigi vyriausybių pareiga yra išlaikyti tokius laivus, valtis ir kitą istorinę vertę turintį vandens transportą tinkamus plaukioti ir tokios būklės, kuri kuo labiau atitiktų jų pradinę būklę, kad juos ir toliau būtų galima naudoti šiems įgūdžiams perduoti.

4. Pripažindamos kultūros matmenį naudojant tradicinius laivus, vėliavos valstybės turi remti ir skatinti istorinę vertę turinčio vandens transporto savininkus plėsti jo panaudojimo galimybes ir patiems už tai atsakyti be finansinių ir mokestinių kliūčių, kurios gali atsirasti dėl laivų restauravimo, priežiūros ir naudojimo, rizikos.

Kartu su pažanga saugaus tradicinių laivų naudojimo srityje Europos tautos turi įsipareigoti laikytis bendro požiūrio į plaukiojančio paveldo ir tradicinės jūreivystės išsaugojimą.

### **Naudojimo sritys**

Tam, kad rekonstravimo ir priežiūros pastangos būtų ilgalaikės, seni laivai turi būti naudojami, o tai reiškia, kad daugumai tradicinių laivų reikia naujos paskirties, siekiant finansinės paramos jų išsaugojimo išlaidoms padengti. Tik nedaugelis jų yra naudojami kaip stacionarūs muziejų laivai, priklauso laivynui ar kitoms viešosioms institucijoms ir yra išsaugojami valstybės paramos lėšomis. Kai kurie galbūt naudojami kaip namai-laivai, o mažesni – kaip privačios jachtos.

Šios galimybės neatitinka didžiulio viešo susidomėjimo jūrų paveldu. Jose neatsižvelgiama į didelį ir gilų suinteresuotų žmonių susidomėjimą išsaugoti žinias, meistriškumą ir jūreivystę, o tai susiję su laivų, turinčių tradicinę varymo sistemą, rekonstravimu, priežiūra ir naudojimu. Įvairūs Europoje vykstantys jūrų renginiai negalėjo įgauti savito pobūdžio dalyvaujant juose tik stacionariems nenaudojamiems laivams.

Tinkamas būdas uždirbti pajamas yra vežti žmones. Tradiciniai laivai neturi sudaryti konkurencijos keleiviniams laivams. Tačiau yra tam tikrų sričių, kuriose jie gali būti naudojami, pavyzdžiui:

- vežant į praktinių užsiėmimų išvykas vykstančius moksleivius,
- tarptautinėje plaukiojimo (buriavimo) mokymo veikloje,
- pritaikyti mokomajai jūreivystei,
- seminaruose apie garo variklius ar kitus istoriškai vertingus variklius,
- per patirties keliones, kuriose demonstruojama tradicinė jūreivystė,
- su jūrų renginiais susijusiose ekskursijose po pakrantes,

- skatinant konferencijas ar parodas, įskaitant kultūros renginius.

Kai kuriose srityse tradiciniai laivai buvo panaudoti labai sėkmingai, būtent:

- skatinant jaunimo socialinius gebėjimus,
- rimtų socialinių problemų turinčio jaunimo reabilitacijos srityje,
- skatinant tautų panašumo suvokimą ir geresnį tarptautinį supratimą,
- atliekant tautų, regionų ir jūrų kultūros ambasadorių funkciją,
- palaikant aktyvią tradicinę jūreivystę.

### **Laivų naudojimo Europos valstybėse sistema**

Tradicinius laivus imta labiau naudoti nuo 8-ojo dešimtmečio, daugiausia ES šiaurės ir vakarų valstybėse, kur privatūs asmenys ir susivienijimai sudaro laivų savininkų ir naudotojų daugumą, o Pietų ar Viduržemio jūros valstybių jūrų muziejai yra pagrindiniai istorinių laivų naudojimo idėjos puoselėtojai. Didėjant pajamoms vienam gyventojui ir atsirandant vis daugiau laisvo individualaus laiko Europos Pietų regionuose, galima pranašauti, kad šios valstybės ateityje patirs panašius pokyčius. Šiandien didžiausios tradicinių naudojamų laivų flotilės yra Nyderlanduose, paskui – Danijoje, Švedijoje, Jungtinėje Karalystėje ir Vokietijoje.

Seni laivai turi būti išsaugoti juos naudojant, kad jų atstatymo ir priežiūros pastangos būtų ilgalaikės. Tačiau tradicinės sandaros ir panaudojimo laivų negalima lyginti su šiuolaikiniais krovininiais ir keleiviniais laivais. Naudojant tokius laivus reikalingi saugumo reikalavimai, kuriuose būtų atsižvelgiama į specialias jų naudojimo sąlygas ir kurie skirtųsi nuo komercinį panaudojimą reglamentuojančių taisyklių.

Teisiniu požiūriu tradicinių laivų naudojimas reglamentuojamas taikomomis laivų saugos taisyklėmis. Kadangi į didžiąją naudojamų tradicinių laivų daugumą, kai jie pagal dydį, tipą, veiklos sritį ir požymius apibūdinami kaip ne SOLAS laivai, pastarųjų dešimtmečių tarptautiniuose susitarimuose nebuvo atsižvelgiama (dėl pernelyg vietinės reikšmės ir pernelyg mažo jų skaičiaus), tradiciniai laivai ilgą laiką buvo naudojami pagal jachtoms taikomas taisykles ar, taikant specialias išimtis, pagal prekybos laivyno taisykles.

Per pastaruosius du dešimtmečius didėjant laivų ir dalyvių skaičiui Nyderlandų, Vokietijos, Danijos ir Švedijos nacionalinės vyriausybės įgyvendino (ar tebeįgyvendina) specialias tradicinių laivų naudojimo saugos taisykles. Šios taisyklės parengtos kartu su savininkų atstovais ir ekspertais ir jose atsižvelgiama į tokį svarbų faktą, kad pagal SOLAS konvencijos saugumo koncepciją reikalaujama nuolat taikyti naujausias technologijas ir laivų statybos išradimus, kurie dažnai neatitinka plaukiojančių paminklų išsaugojimo reikalavimų. Taigi buvo laikomasi principo, kad laivų naudojimo saugumui turi būti sukurta individualiai pritaikyta atitinkamiems tradiciniams laivams ir besiremianti tam tikromis pagrindinėmis gairėmis koncepcija. Šios taisyklės dabar sėkmingai taikomos praktikoje. Šis požiūris atitinka naujausią ISM kodekso ar ISO 9000 standartų koncepciją.

Pagal nacionalinę tvarką dažniausiai tradicinių laivų plaukiojimo regionas apribojamas nacionaliniais vandenimis. Atsižvelgiant į tarptautinius reišius, kai kurios vyriausybės susitarė taikyti savo kaimynių nacionalines taisykles ir dokumentus. Tačiau ypač

Viduržemio jūros regiono valstybėse mažai žinoma apie kitas nei SOLAS konvencijos taisykles ir dažnai kyla ginčai atliekant uosto valstybės kontrolės veiksmus. Įplaukiant į šių šalių uostus, turi būti prašoma leidimo. Toliau mokomojo plaukiojimo (buriavimo) jūroje laivų reisai turi būti rengiami remiantis šiomis sąlygomis.

Plečiantis Europos integracijai ir kartu didėjant tradicinių laivų laivynui, kai kurių Europos valstybių padėtis, susijusi su nacionalinių saugos taisyklių seniems laivams savitarpio pripažinimu, – o tai leistų dvišalių susitarimų pagrindu įplaukti į jų vandenį seniems laivams – jau nėra patenkinama. Plėtra lemia tai, kad reikia standartų ir bendro atestavimo tvarkos abipusio pripažinimo, kuri suinteresuotosios Europos valstybės turi įgyvendinti šioje laivybos veiklos srityje. Daugeliu požiūrių būtų naudinga bendra europinė nuomonė dėl tradicinių laivų naudojimo. Siekiant šios bendros nuomonės ir pagerinti saugų tradicinių laivų naudojimą, turi būti nugriauta siena, skirianti vyraujančius kultūros poreikius ir tarptautinės laivybos saugumo principus. Galimą sprendimą būtų galima rasti įgyvendinus atitinkamą saugumą sandaros, įrangos ir organizavimo požiūriu.

### **Tarptautiniai laivų saugumo gerinimo standartai**

Tradiciniai laivai atstovauja savo laikmečio kultūrai ir techniniams standartams. Jų išsaugojimas ir išlaikymas juos naudojant praktiškai neįgyvendinamas, jei bus taikomos visos šiuolaikinės laivybos taisyklės ir standartai. Jų pradinėje sandaroje numatyta daugybė įvairių saugos priemonių, kurias tiesiogiai nulemia jų tipas, dydis ir paskirtis. Tačiau dabar naudojant juos kaip tradicinius laivus pasikeičia jų paskirtis, o tai nebūtinai atitinka jų pradinės saugumo ypatybes.

Tai, kad jie skiriasi nuo šiuolaikinių saugumo standartų, neleidžia manyti, kad laivuose vežami žmonės yra mažiau saugūs, jei taikomos šiems laivams visapusiškai tinkamos saugumo koncepcijos. Istorinio laivo požymių neatitinkančias šiuolaikines technines sistemas ir įrangą daugeliu atvejų galima veiksmingai pakeisti visapusišku saugumo organizavimu tokiuose laivuose. Tai visų pirma tinka tada, kai tradicinių laivų igulos yra gerokai didesnės nei šiuolaikinių prekybos laivų, o taip yra beveik kiekvienu atveju. Atsižvelgiant į šiuos panaudojimo aspektus, tradiciniuose laivuose vežami žmonės paprastai neturi būti laikomi keleiviais. Griežtai kontroliuojamomis išsamiomis instrukcijomis ir saugumo pratybomis jie įtraukiami į laivo organizacinę struktūrą, dalyvauja laivo manevravime ir net gali padėti avarijos atveju.

Tai patvirtina keleto Europos valstybių parengtos ir taikomos specialiai pritaikytos tradiciniams laivams saugos sampratos. Be techninių reikalavimų, saugos sistemos ir laivo eksploatavimas yra planuojami pagal metų laikus, eksploatavimo laiką ir spindulį, o tai leidžia atsižvelgti į oro sąlygų skirtumus. Lygiaverčio saugumo požiūriu, techniniams trūkumams kompensuoti skirtos eksploatavimo priemonės turi būti vertinamos lyginant saugumo ypatybes, susijusias su:

- sandara,
- plūdrumu,
- stabilumu,
- varikliu,

- gaisrine sauga,
- gyvybės gelbėjimo įranga,
- navigacijos saugumu,
- ryšiu.

Techninių trūkumų kompensavimo įrangos, laivo valdymo organizavimo ir įgulos narių skaičiaus padidavimo pavyzdžiai yra:

- uždraudimas rūkyti po deniais esančiose patalpose ir rūkymo apribojimas tam tikrose denio vietose, užuot reikavus naudoti baldus iš nedegių medžiagų;
- priešgaisrinė įranga ir įgulos mokymas, kurie būtų atsvara medinėms po deniais esančių patalpų konstrukcijoms;
- budėjimas, kai denyje, po deniais esančiose patalpose ir mašinų skyriuose, kuriuose nėra automatizuotos įrangos, yra pakankamas skaičius personalo, įskaitant prireikus priešgaisrinius patrulius.

Dėl to reikalingi atitinkami reikalavimai eksploatavimui tarptautiniuose vandenyse.

***Šiuolaikinės technologijos, kurių nėra tradiciniuose laivuose, turi būti kompensuojamos eksploatavimo priemonėmis, užtikrinančiomis saugų laivų naudojimą nesunaikinant jų istorinio savitumo.***

Šiuo kompensavimu turi būti pasiektas tam tikras saugumo lygis saugos sistemoje, kuri prilygtų šiuolaikinės laivybos saugos sistemai.

Nacionalinės saugumo taisyklės užtikrina lygiavertį saugos lygio įgyvendinimo sandaros, įrangos ir organizacinės struktūros požiūriu techninius reikalavimus. Jų tikslas – sudaryti galimybes uždirbti pajamas naudojant tradicinius laivus ir taip išvengti pavojų dėl laivo saugumo trūkumų.

Šiuolaikinės laivybos saugumo sistemai taikomos SOLAS konvencijos ir ISM kodekso taisyklės. Pirmasis klausimas, į kurį turi būti atsakyta, yra, kiek SOLAS taisyklės dėl sandaros ir įrangos taikytinos tradiciniams laivams? Antrasis klausimas, kaip būtų galima patvirtinti saugios eksploatacijos principus?

Paprastai visiems laivams taikomos SOLAS konvencijos taisyklės. Tiksliai SOLAS konvencijos taikymo aprėptis nustatyta kiekviename jos skyriuje. Pritaikius tam tikras išimtis, SOLAS konvencija netaikoma kroviniams laivams, kurių bendroji talpa mažesnė nei 500, nemechaniniu būdu varomiems laivams, mediniams paprastos konstrukcijos laivams ir pramoginėms jachtoms, kurios nenaudojamos komercinėje veikloje. Kiek tradiciniams laivams gali būti taikomos šios nuostatos yra klausimas, į kurį turi būti atsakyta, atsižvelgiant į laivynų regioninę ar nacionalinę struktūrą arba bent kiekvienu atskiru atveju. Iš tikrųjų, daugelis tradicinių laivų buvo maži krovininiai laiveliai, dauguma jų – krovininiai burlaiviai; dabar burlaiviai turi pagalbinį variklį, bet jų pagrindinė varomoji jėga tebėra burės, be to, dar yra išlikę nemažai paprastos sandaros medinių tradicinių laivų. Daugelis tradicinių laivų iš pradžių buvo pastatyti kaip jachtos, tad jūrinių tradicijų puoselėjimas turėtų apimti ir malonumo sampratą, nes tai taip skiriasi nuo komercinės veiklos.

Išskyrus tokias išimtis, tradiciniams laivams taikoma SOLAS konvencija, jei jie laikomi keleiviniais laivais, vežančiais daugiau nei 12 keleivių.

Pagal 2 taisyklės e punktą sąvoka „keleivis“ taikoma bet kuriam asmeniui, išskyrus *„i) laivo kapitoną ir igulos narius arba kitus asmenis, įsidarbinusius ar pasamdytus eiti laive bet kurias pareigas vykdant su laivu susijusią veiklą.“*

Tarptautiniu mastu naudojamais tradiciniais laivais vežamiems asmenims paprastai taikoma ši apibrėžtis. Jie įtraukiami į laivo naudojimo veiklą ir tai reiškia, kad jie dalyvauja to laivo veikloje, bet nėra įsidarbinę. Remiantis tokia prielaida jie nelaikomi keleiviais ir tai reiškia, kad tokie tradiciniai laivai nėra keleiviniai, net ir tada, jei juose vežama daugiau nei 12 asmenų.

Išskyrus šiuos reikalavimus, SOLAS konvencijos taikymas skiriasi pagal skyrius. Tam tikrais atvejais SOLAS taikymas priklauso nuo talpos, o V skyrius bet kuriuo atveju taikomas visiems laivams. Tada, kai SOLAS skyrius taikytinas tam tikram tradiciniam laivui, valstybės narės gali leisti naudoti, įrengti laive ar vežti jame skirtingą įrangą, medžiagas, įrenginius ar prietaisus, jei jie bent tokie pat veiksmingi kaip ir nustatytieji ir jų lygiavertiškumas patvirtintas testais ar kitais būdais.

Toks SOLAS sutarties aiškinimas leidžia pradėti taikyti atitinkamas nacionalines taisykles ir susitarimus dėl konkrečių tradiciniams laivams skirtų tarptautinių standartų, pagrįstų lygiavertio kompensavimo principu.

Siekiant sustiprinti saugumą tradiciniuose laivuose, reikia išspręsti saugaus jų eksploatavimo klausimą.

Saugus laivo eksploatavimas yra apibrėžtas Tarptautiniame saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodekse (ISM), taip pat Tarptautinėje konvencijoje dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB).

Atitinkamus tarptautinius būtinuosius standartus rengia Bendras Europos jūrų paveldo kongresas, pakeisdamas galiojančius standartus ir pritaikydamas juos tradiciniams laivams, tačiau laikydamasis sistemos ir nesumažindamas saugos lygio.

Abipusis, suderintas su tarptautiniais standartais dėl saugumo valdymo sistemos, taip pat su igulos kompetencijos reikalavimais, nacionalinių taisyklių dėl konstrukcijos ir įrangos pripažinimas, sudarys pagrindą taikyti Europos tradicinių laivų saugumo sertifikavimą, jei tai bus nustatyta bendru susitarimu.

Vyriausybės, kurios renkasi bendrą susitarimą dėl saugaus tradicinių laivų naudojimo pažymėjimų abipusio pripažinimo, galėtų bendrai priimti CEMHC saugumo tarybos specialiai nustatytus tradiciniams laivams standartus, kurie būtų tokie pat veiksmingi kaip SOLAS konvencijoje, ISM kodekse ar JRAB kodekse nustatyti standartai. Tokiu pripažinimu pagrįstas patvirtinimas galėtų taip pat būti pripažintas išskirtiniu SOLAS patvirtinimu, jei taikoma SOLAS konvencija. Apie tokį išskirtinį SOLAS patvirtinimą būtina pranešti TJO. Šis pranešimo procesas galėtų paskatinti šių standartų tarptautinį priėmimą ir pripažinimą.

### **Europos tradicinių laivų saugumo patvirtinimo tvarka**

Tinkama tarptautinė saugaus laivų valdymo kaip „Europos tradicinių laivų saugumo patvirtinimo tvarkos“ pagrindo patvirtinimo sistema yra ISM kodeksas, o tinkama igulos

kompetencijos patvirtinimo sistema yra JRAB 95 konvencija. Remiantis lygiavertiškumo principu, tradicinių laivų saugumo patvirtinimą gali sudaryti du elementai:

1. Tarptautinis tradicinių laivų įgulų kompetencijos standartas, parengtas remiantis sąsaja su Tarptautine konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų ir vadovaujantis JRAB (95) kodeksu, kuriame atsižvelgiama į eksploataavimo sąlygas tradiciniuose laivuose su paprasta ir tradicine įranga, kuriai vis dėlto reikalinga speciali su laivo valdymu susijusi kompetencija (II.1 priedas).

2. Tarptautinė tradicinių laivų saugos valdymo sistema, pagrįsta ISM kodeksu, įskaitant pavyzdinį Saugaus valdymo vadovą, kuriame nurodomos pareigos ir saugaus eksploataavimo procedūros atskirame laive, patvirtinta laivo savininko ir atitikties dokumentu (II.2 priedas).

Papildomas bendras standartas, kuriuo skatinama bendro saugos patvirtinimo įgyvendinimas, atitiktų nusistovėjusių uosto valstybės kontrolės tvarką ir leistų valdžios organams kontroliuoti šiuos standartus, pašalinant problemas, kurios gali kilti apsilankant užsienio uostuose. Bendro saugumo patvirtinimo tvarka turi būti pagrįsta vienodomis saugos sistemos sąlygomis ir atitikti tarptautinei laivybai taikomus saugos sistemos reikalavimus. Tradicinių laivų saugos valdymo sistema ir tarptautiniu tradicinių laivų įgulų kompetencijos standartu teisiškai apsaugomos nacionalinės saugumo taisyklės ir sudaromos prielaidos padidinti Europos vandenyse eksploatuojamų laivų saugumą.

Šių standartų patvirtinimas ir kontrolė turėtų būti vykdomi pagal bendrą Saugaus tradicinių laivų naudojimo Europos vandenyse pažymėjimų abipusio pripažinimo susitarimo memorandumą.

#### Šaltiniai ir bendradarbiavimas

Prieduose pateiktus pasiūlymų projektus išsamiai parengė daugelis Europos jūrų paveldo (EJP) paskirtų atstovauti EJP saugumo tarybai delegatų, įskaitant privatų bendradarbiavimą su:

JK jūreivystės institutu  
Malmės (Švedija) pasaulio jūrų universitetu  
*Sjöfartsverket* (Švedija)  
Kalmaro (Švedija) jūros akademija  
Nyderlandų Enkheizeno jūreivystės koledžu  
Vokietijos transporto ministerija  
Danijos laivų išsaugojimo fondu

Pasiūlymai pagrįsti ar remiasi įvairiais tarptautiniais ir europinio lygmens dokumentais:

TJO JRAB 95 konvencija ir kodeksu ir ISM kodeksu



Patvirtintais Danijos, Švedijos ir Nyderlandų ISM vadovais

JK Jūrų ir pakrančių sargybos agentūros dokumentu: ISM kodeksas – „Instrukcijų, skirtų kontrolieriams patarti, projektas“

JK Varšašo jūrų centro dokumentu – komercinės jachtos kapitono kompetencijos pažymėjimas – kursų programa

Švedijos Kalmaro jūrų akademijos laivo kapitono padėjėjų rengimo kursų dokumentais

Siūlomomis taisyklėmis, kuriomis nustatomos stūmokliniais garo varikliais varomų laivų inžinierių kompetencija ir patirtis (Švedija)

Įsaku dėl jachtų kapitonų pažymėjimų (Vokietija) ir su juo susijusiomis Gairėmis, kuriose nustatoma tradicinių laivų inžinierių kompetencija ir patirtis (vadovaujant Vokietijos buriuotojų asociacijai ir Transporto ministerijos paskirtai Bendrai istorinių laivų komisijai)

Nyderlandų Enkheizenso jūreivystės koledžo dokumentais – Tradicinių burlaivių kapitonų ir jų padėjėjų kompetencija – Laivybos administracijos (*Scheepvaartinspectie*) patvirtinti kurso programa ir pažymėjimai

ir

Nacionalinėmis tradicinių laivų saugumo taisyklėmis, t. y.:

*Register Holland* – Nyderlandai

Mokomųjų burlaivių saugumas – Informacinė brošiūra: praktikos ir stabilumo kodeksas – Transporto departamentas – Jūrų direktoratas – Jungtinė Karalystė

Tradicinių laivų saugos gairės, pagrįstos Įsakymu Nr. 6 dėl laivų saugos, Vokietija

Techninis reglamentas Nr. 12 (1995 m. gruodžio 15 d.), skirtas laivams, kuriuos verta išsaugoti, Danija

Jungtinių valstijų buriavimo mokyklos ir keleivinių laivų taisyklės – JAV pakrantės sargyba.

## **II.1 priedas**

**Minimalūs atestavimo reikalavimai,  
vadovaujantis minimaliais mažesnės nei 500 bendros talpos tradicinių laivų kapitonų,  
jų padėjėjų ir mechanikų kompetencijos standartais,  
pagrįsti jūrų laivams taikomais JRAB konvencija ir JRAB 95 kodeksu**

### **Ivadas**

Šie europiniai tradicinių laivų įgulų kompetencijos minimalūs standartai parengti remiantis šių laivų su paprasta ir tradicine įranga eksploatavimo sąlygomis ir juose atsižvelgiama į specialią, jiems valdyti reikiamą kompetenciją.

Standartuose remiamasi lygiavertiškumo principu (IX straipsnis), atsižvelgiant į galimybę taikyti švietimo ir mokymo priemonės, įskaitant su darbu laive ir laivo organizacine struktūra susijusias priemones, specialiai pritaikytas tam **tikrų tipų laivų techninei būklei**. Taikant lygiavertiškumo principą pripažįstamas faktas, kad:

- dauguma tradicinių laivų įgulų narių nėra profesionalūs jūreiviai, jie tik pradeda savo karjerą šiuose laivuose ar kaip jachtininkai;
- paprastai tradiciniais laivais kroviniai nevežami;
- pagrindinė varomoji jėga yra burės ar istorinės vertės varikliai ir kiekvienu iš šių atvejų reikalingas didesnis įgulos narių skaičius, palyginti su prekybinės paskirties laivais su šiuolaikine technika ir iki minimumo sumažintomis įgulomis;
- laivas paprastai naudojamas ribotą metų laiką – nuo gegužės iki spalio mėn.;
- jūrų tradicijų puoselėjimas turi būti susietas su malonumo samprata, nes tai ne pagrindinis dalykas, į kurį atsižvelgiama komercinėje veikloje.

Pažymėjimai išduodami atsižvelgiant į II / 3 taisyklės 7 punktą.

Administracija, jei ji mano, kad laivo dydis ir jo reiso sąlygos yra tokios, kad visų šios taisyklės ar JRAB kodekso A-II skyriaus 3 dalies reikalavimų taikymas yra nepagrįstas ar neįgyvendinamas, gali atleisti tokio laivo ar laivų klasės kapitoną ir laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujantį vyriausiąjį specialistą nuo kai kurių reikalavimų, atsižvelgdama į visų laivų, kurie gali plaukioti tuose pačiuose vandenyse, saugumą.

Pagal šią nuostatą minimalūs komandos atestavimo reikalavimai ir minimalūs kompetencijos standartai rengiami laivams, kurių korpuso ilgis pagal Tarptautinį laivo matmenų liudijimą yra mažesnis nei 24 m, ir laivams, kurių ilgis viršija tą ilgį, kai abiejų laivų tipų išskirtinis požymis yra tai, kad jie atlieka pakrantės reisu ir reisu netoli šio rajono.

Laivų, kurių korpuso ilgis mažesnis nei 24 m kapitonų ir jų padėjėjų kompetencijos standartai pagrįsti nacionaliniais jachtininkų atestavimo reikalavimais, kuriuos praktikoje jau taiko daugelis valstybių ir turi būti suderinti su JRAB saugumo reikalavimų standartais (A-II skyriaus 5 ir 7 dalys).

Laivų, kurių korpuso ilgis mažesnis nei 24 m kapitonų ir jų padėjėjų kompetencijos standartai (A-II skyriaus 6 dalis) pagrįsti JRAB kodekso A-II skyriaus 3 dalimi ir juose atsižvelgiama į JRAB saugos reikalavimų standartus. Standartai pritaikyti toms žinioms ir išmanymui, kurie būtini budėjimui ir valdymui tradiciniuose laivuose, pirmiausia burlaiviuose. Laivų, kurie neatlieka pakrantės reisų, kapitonų atestavimo minimalūs standartai (A-II skyriaus 8 dalis) yra pritaikyti panaudojant JRAB kodekso A-II skyriaus 1 ir 2 dalių elementus.

Mechanikų (A-III skyriaus 5 dalis) kompetencijos standartai pagrįsti JRAB kodekso A-III skyriaus 1 dalimi.

**Privalomi minimalūs atestavimo reikalavimai,  
pagrįsti JRAB 95 konvencijos II/3 ir III/1 taisyklėmis**

**Kapitonas ir denio skyrius**

**Pakrančių reišius atliekantys laivai**

**A–II skyriaus 5 dalis**

*Privalomi minimalūs atestavimo reikalavimai, taikomi laivų, kurių korpuso ilgis 24 m laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujantiems specialistams ir kapitonom.*

***LAIVAVEDYBOS BUDĖJIMO PAMAINAI VADOVAUJANTIS SPECIALISTAS***

**Kompetencijos standartas**

Kiekvienas siekiantis būti atestuotas laivavedybos budėjimo pamainos vadovaujančio specialisto pareigoms privalo:

1. būti ne jaunesnis kaip 18 metų;

2. būti baigęs ar įgijęs:

2.1. specialų parengimo kursą, įskaitant atitinkamą darbo jūroje tradiciniuose laivuose (kaip to reikalauja Administracija) stažą.

2.2. patvirtintą išsilavinimą ir parengimo kursą ir atitikti jachtų kapitono kompetencijos standartus pagal Administracijos pripažintą atestavimą.

3. atitikti lentelėse nurodytus kompetencijos standartus

A-VI/1-1 (Minimalūs kompetencijos žinių apie asmeninio išgyvenimo techniką srityje standartai)

A-VI/1-3 (Minimalūs kompetencijos dėl pirmosios pagalbos suteikimo pagrindų standartai)

A-VI/1-4 (Minimalūs kompetencijos asmens saugos ir socialinės atsakomybės srityje standartai)

4. turėti pagrindinių žinių apie gaisrų gesinimą ir priešgaisrinę saugą;

5. atitikti, jei tai taikoma, JRAB konvencijos IV skyriaus taisyklių reikalavimus, taikytinus atliekant su laivavedybos budėjimu susijusias užduotis, vadovaujantis radijo ryšio taisyklėmis.

***KAPITONAS***

**Kompetencijos standartai**

Kiekvienas siekiantis būti atestuotas kapitono pareigoms privalo:

6. būti ne jaunesnis kaip 20 metų;

7. turėti patvirtintą atitinkamą darbo jūroje tradiciniuose laivuose (kaip to reikalauja Administracija) stažą ir

8. atitikti lentelėse nurodytus kompetencijos standartus

A-VI/1-2 (Minimalūs kompetencijos priešgaisrinės saugos ir gaisro gesinimo srityje standartai) ir

A-VI/2-1 (Minimalūs kompetencijos apie gelbėjimosi valčių ar plaustų ir gelbėjimosi valčių, išskyrus greitaeigės gelbėjimosi valtis, srityje standartai).

## **A–II skyriaus 6 dalis**

*Privalomi minimalūs atestavimo reikalavimai, taikomi laivų, kurių korpusas ilgesnis nei 24 m, laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujantiems specialistams ir kapitonams.*

### *LAIVAVEDYBOS BUDĖJIMO PAMAINAI VADOVAUJANTIS SPECIALISTAS*

#### Kompetencijos standartas

1. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas privalo:

1.1. būti ne jaunesnis kaip 18 metų;

1.2. turėti patvirtintą darbo jūroje tradiciniuose laivuose, kaip to reikalauja Administracija, stažą, kaip dalį patvirtintos parengimo programos, apimančios parengimą laive, patvirtinant tai įrašu patvirtintame rengimo registravimo dienyne. Nustatytas parengimas laive, kuris turi būti patvirtintas įrašu patvirtintame rengimo registravimo dienyne, gali, be darbo jūroje, apimti darbą žiemą atiduodamuose priežiūrai ir remontui laivuose.

2. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas privalo:

2.1. pateikti įrodymą, kad jis baigė atitinkamą patvirtintą pagrindinį parengimo kursą ar instruktažą dėl:

2.1.1. asmeninio išgyvenimo technikos, kaip nustatyta lentelėje A-VI/1–1,

2.1.2. priešgaisrinės saugos ir gaisro gesinimo, kaip nustatyta lentelėje A-VI/1-2,

2.1.3. pirmosios pagalbos suteikimo pagrindų, kaip nustatyta lentelėje A-VI/1-3,

2.1.4. asmens saugos ir socialinės atsakomybės, kaip nustatyta lentelėje A-VI/1-14.

3. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo privalo:

3.1. įrodyti kompetenciją, reikalingą lentelės A-II/6 1 skiltyje išvardytoms užduotims, pareigoms ir įsipareigojimams įvykdyti;

3.2. bent jau turėti patvirtintą pažymėjimą dirbti su VHF radijo ryšio siųstuvais, vadovaujantis radijo ryšio taisyklėmis ir

3.3. Jei paskirta, prisiimti pagrindinę atsakomybę už radijo ryšį nelaimės atvejais, turėti patvirtintą pažymėjimą, išduotą ar pripažįstamą pagal radijo ryšio taisyklių nuostatą.

4. Atestuojant reikalaujamas žinių, supratimo bei mokėjimo minimumas nurodytas A-II/6 lentelės 2 skiltyje.

5. A-II/6 lentelės 2 skiltyje nurodytų dalykų išmanymas privalo būti pakankamas tam, kad kandidatas galėtų eiti jam paskirtas budėjimo pamainų vadovaujančiojo specialisto pareigas tradiciniuose laivuose.

6. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo pagal A-II/6 lentelės 3 ir 4 skiltyse nurodytus kompetencijos įrodymo būdus bei kompetencijos įvertinimo kriterijus privalo įrodyti, kad jo kompetencija atitinka privalomą standartą.

### *KAPITONAS*

#### Kompetencijos standartas

1. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo privalo:

1.1. būti ne jaunesnis kaip 20 metų;

1.2. turėti ne trumpesnę kaip šešių mėnesių patvirtintą darbo jūroje stažą ar būti dirbęs tris sezoninius reissus jūroje, kurių kiekvieną sudaro bent 40 dienų jūroje, eidamas budėjimo pamainų vyriausiojo specialisto pareigas tradiciniuose laivuose;

1.3. atitikti budėjimo pamainų vyriausiojo specialisto pareigoms pakrančių reissus atliekančiuose tradiciniuose laivuose taikomus reikalavimus ir

1.4. pateikti įrodymų, jog turi žinių ir sugeba atlikti visas pakrančių reissus atliekančių tradicinių laivų kapitono pareigas.

2. Be to, kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo privalo:

2.1. atitikti A-VI/2-1 lentelėje nurodytus kompetencijos standartus, minimalų kompetencijos standartą apie gelbėjimo valtis ar plaustus ir gelbėjimo valtis, išskyrus greitaeigės valtis;

2.2. atitikti A-VI/4-1 lentelėje nurodytus kompetencijos standartus, minimalų mokėjimo suteikti pirmąją medicinos pagalbą standartą ir

2.3. pateikti įrodymus, kad baigė aukštesnio lygio gaisro gesinimo tradiciniuose laivuose parengimo kursą ar instruktažą.

### **Pakrančių reisu neatliekantys laivai**

#### **A–II skyriaus 7 dalis**

*Privalomi minimalūs atestavimo reikalavimai, taikomi laivų, kurių korpuso ilgis iki 24 m laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujantiems specialistams.*

### *LAIVAVEDYBOS BUDĖJIMO PAMAINAI VADOVAUJANTIS SPECIALISTAS*

#### Kompetencijos standartas

Kiekvienas siekiantis būti atestuotas laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujančio specialisto pareigoms asmuo privalo turėti bent laivą, kurių korpuso ilgis iki 24 m, kapitono pažymėjimą.

### *KAPITONAS*

#### Kompetencijos standartas

Kiekvienas siekiantis būti atestuotas kapitono pareigoms asmuo privalo:

1. būti ne jaunesnis kaip 20 metų;
2. turėti patvirtintą atitinkamo darbo jūroje tradiciniuose laivuose vadovaujančiojo specialisto pareigoms stažą, kaip to reikalauja administracija,
3. turėti patvirtintą išsilavinimą ir būti baigęs astronominės laivavedybos ir radarų eksploatavimo pagrindų parengimo kursą, vadovaujantis A-II skyriaus 3 dalimi ir
4. atitikti lentelėse nurodytus kompetencijos standartus.

A-VI/1-2 (Minimalus kompetencijos priešgaisrinės saugos ir gaisro gesinimo srityje standartas).

A-VI/2-1 (Minimalus kompetencijos gelbėjimo valčių ar plaustų ir gelbėjimo valčių, išskyrus greitaeigės gelbėjimo valtis, srityje standartas).

A-VI/4-1 (Minimalus mokėjimo suteikti pirmąją medicinos pagalbą standartas).

### **A–II skyriaus 8 dalis**

*Privalomi minimalūs atestavimo reikalavimai, taikomi laivų, kurių korpusas ilgesnis nei 24 m, laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujantiems specialistams ir kapitonams.*

### *LAIVAVEDYBOS BUDĖJIMO PAMAINAI VADOVAUJANTIS SPECIALISTAS*

#### Kompetencijos standartas

1. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo privalo:

- 1.1. būti ne jaunesnis kaip 18 metų;
- 1.2. turėti patvirtintą

darbo jūroje tradiciniuose laivuose, kaip to reikalauja Administracija, stažą, kaip dalį patvirtintos parengimo programos, apimančios parengimą laive, patvirtinant tai įrašu patvirtintame rengimo registravimo dienynė. Patvirtintas parengimas laive, kuris turi būti patvirtintas įrašu patvirtintame rengimo registravimo dienynė gali, be darbo jūroje, apimti darbą žiemą atiduodamuose priežiūrai ir remontui laivuose.

2. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo privalo įrodyti kompetenciją, reikalingą lentelės A-II/8 1 skiltyje išvardytoms užduotims, pareigoms ir įsipareigojimams atlikti.

3. Atestuojant reikalaujamas žinių, supratimo bei mokėjimo minimumas nurodytas A-II/8 lentelės 2 skiltyje (eksploatavimo lygis).

4. A-II/8 lentelės 2 skiltyje nurodytų dalykų žinojimas privalo būti pakankamas tam, kad kandidatas galėtų eiti jam paskirtas budėjimo pamainų vadovaujančiojo specialisto pareigas tradiciniuose laivuose.

5. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo pagal A-II/8 lentelės (eksploatavimo lygis) 3 ir 4 skiltyse nurodytus kompetencijos įrodymo būdus bei kompetencijos įvertinimo kriterijus privalo įrodyti, kad jo kompetencija atitinka privalomą standartą.

6. Be to, kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo privalo:

6.1. atitikti A-VI/2-1 lentelėje nurodytus kompetencijos standartus, minimalų kompetencijos gelbėjimo valčių ar plaustų ir gelbėjimo valčių, išskyrus greitaeigės valtį, srityje standartą,

6.2. atitikti A-VI/4-1 lentelėje nurodytus kompetencijos standartus, minimalų mokėjimo suteikti pirmąją medicinos pagalbą standartą ir

6.3. pateikti įrodymų, kad baigė aukščiausio lygio gaisro gesinimo tradiciniuose laivuose parengimo kursą ar instruktažą.

## *KAPITONAS*

### Kompetencijos standartas

1. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo privalo:

1.1. būti ne jaunesnis kaip 20 metų;

1.2. turėti ne trumpesnę kaip šešių mėnesių patvirtintą darbo jūroje stažą ar būti dirbęs tris sezoninius reisus jūroje, kurių kiekvieną sudaro bent 40 dienų jūroje, eidamas budėjimo pamainų vyriausiojo specialisto pareigas tradiciniuose laivuose. Bent pusė darbo jūroje stažo turi būti įgyta dirbant ne pakrančių reisus atliekančiuose tradiciniuose laivuose;

1.3. atitikti budėjimo pamainų vyriausiojo specialisto pareigoms ne pakrančių reisus atliekančiuose tradiciniuose laivuose taikomus reikalavimus ir

1.4. pateikti įrodymų, jog turi žinių ir sugeba atlikti visas ne pakrančių reisus atliekančių tradicinių laivų kapitono pareigas.

2. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo privalo įrodyti kompetenciją, reikalingą lentelės A-II/8 (vadovavimo lygis) 1 skiltyje išvardytoms užduotims, pareigoms ir įsipareigojimams atlikti.

3. Atestuojant reikalaujamas žinių, supratimo bei mokėjimo minimumas nurodytas A-II/8 lentelės (vadovavimo lygis) 2 skiltyje.

4. A-II/8 lentelės 2 skiltyje nurodytų dalykų žinojimas privalo būti pakankamas tam, kad kandidatas galėtų eiti jam paskirtas budėjimo pamainų vadovaujančiojo specialisto pareigas ne pakrančių reisus atliekančiuose tradiciniuose laivuose.



5. Kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo pagal A-II/8 lentelės (vadovavimo lygis) 3 ir 4 skiltyse nurodytus kompetencijos įrodymo būdus bei kompetencijos įvertinimo kriterijus privalo įrodyti, kad jo kompetencija atitinka privalomą standartą .

6. Be to, kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo turi atitikti A-VI/4-2 lentelėje nurodytus kompetencijos standartus, minimalius mokėjimo standartus, taikomus už pirmosios medicinos pagalbos suteikimą laive.

### ***Atestatų atnaujinimas***

#### **Profesinė kompetencija**

##### **1. Ilgalaikė profesinė kompetencija nustatoma pagal:**

1.1. patvirtintą darbo jūroje tradiciniuose laivuose stažą atliekant turimą pažymėjimą atitinkančias funkcijas ir tokios trukmės per pastaruosius penkerius metus, kokios reikalauja administracija arba

1.2. atliekamas funkcijas, kurios pagal 1 punkto 1 papunktį prilyginamos reikalaujamam darbo jūroje stažui, arba

1.3. jei, įvykdytos viena iš šių sąlygų:

1.3.1. išlaikytas patvirtintas testas arba;

1.3.2. sėkmingai baigtas patvirtintas kursas arba;

1.3.3. patvirtintą darbo jūroje tradiciniuose laivuose stažą, įgytą per tokios trukmės laikotarpį, kokio reikalauja administracija atliekant turimą atestatą atitinkančias funkcijas ir einant neetatines pareigas arba einant viena pakopa žemesnės už turimą atestatą atitinkančias pareigas prieš pat pradedant eiti atestatą atitinkančias pareigas.

2. Privalomi žinių atnaujinimo ir kvalifikacijos kėlimo kursai privalo būti patvirtinti ir turi apimti atitinkamų nacionalinių bei tarptautinių taisyklių dėl žmonių gyvybės jūroje saugumo ir jūros aplinkos apsaugos pasikeitimus bei turi būti atsižvelgiama į bet kuriuos atitinkamų kompetencijos standartų papildymus.

**A-II/6 lentelė. Minimalūs kompetencijos standartai iki 500 bendrosios talpos pakrančių reisu atliekančių tradicinių laivų laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujantiems specialistams**

| 1 skiltis                                                           | 2 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 3 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 4 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kompetencija                                                        | Žinios, supratimas ir išmanymas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Kompetencijos įrodymo būdai                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Kompetencijos įvertinimo kriterijai                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Pakrantės reiso planavimas bei vykdymas ir laivo vietos nustatymas. | <p><i>Laivavedyba</i></p> <p>Gebėjimas nustatyti laivo vietą pagal:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) kranto orientyrus,</li> <li>2) laivybos įrenginius, įskaitant švyturius, laivybos ženklus bei plūdurus,</li> <li>3) laivo kelio skaičiavimus, atsižvelgiant į vėją, potvynius ir atoslūgius, sroves ir apskaičiuotą laivo greitį.</li> </ol> <p>Išsamios žinios apie jūrlapius ir laivavedybos leidinius – locijas, potvynių atoslūgių lenteles, „Pranešimus jūrininkams“, radijo pranešimus, skirtus laivybai, bei laivų eismo trasų duomenis, taip pat visapusiškas sugebėjimas tokiomis žiniomis naudotis.</p> | <p>Egzaminas ir įrodymai, gauti vienu ar daugiau nurodytų būdų:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) patvirtinta darbo patirtis,</li> <li>2) patvirtinta patirtis, įgyta mokomajame laive,</li> <li>3) patvirtintas rengimas naudojant treniruoklius (kur tai taikoma),</li> <li>4) patvirtintas rengimas naudojant laboratorijų įrangą,</li> </ol> <p>naudojantis: jūrlapių katalogais, jūrlapiais, įskaitant locijas, laivavedybos leidiniais, radijo pranešimais, skirtais laivybai, sekstantu, pelengatoriumi, elektronine laivavedybos įranga, echolotu, kompasu.</p> | <p>Iš jūrlapių ir laivavedybos leidinių imama informacija yra tiesiogiai susijusi su užduotimi, teisingai įvertinama ir tinkamai panaudojama.</p> <p>Pagrindinis laivo vietai nustatyti naudojamas būdas geriausiai atitinka vyraujančias aplinkybes ir sąlygas.</p> <p>Nustatyta laivo vieta atitinka priimtinas prietaiso / sisteminės paklaidas.</p> <p>Nustatant laivo vietą pagrindiniu būdu, gautos informacijos patikimumas tikrinamas per atitinkamus laiko tarpus.</p> <p>Laivavedybos informacijai gauti naudojami skaičiavimai ir matavimai yra tikslūs.</p> |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Burlaivio reiso planavimas vyraujančiomis regioninėmis ir sezoninėmis sąlygomis ir atsižvelgiant į burlaivio tipą ir jo manevravimo duomenis</p> <p>Laivų pranešimai pagal „Laivų pranešimų sistemų rekomendacijas ir kriterijus“.</p> <p><i>Pastaba.</i> Šis reikalavimas taikomas tik siekiantiems būti atestuotiems kapitono pareigoms.</p> <p><i>Laivavedybos prietaisai ir įranga</i></p> <p>Gebėjimas saugiai eksploatuoti visus paprastai tokiuose laivuose naudojamus laivavedybos prietaisus ir įrangą ir jais naudojantis nustatyti laivo vietą.</p> <p><i>Kompasai</i></p> <p>Žinios apie magnetinių</p> | <p>Įrodymų, gautų iš patvirtinto rengimo naudojant radiolokacinius treniruoklius įvertinimas.</p> | <p>Pasirenkami jūrlapiai yra stambiausio šiam plaukiojimo rajonui tinkamo mastelio ir jūrlapiai pataisomi pagal naujausią prieinamą informaciją.</p> <p>Laivavedybos sistemų veikimo patikrinimas ir išbandymas atitinka gamintojo rekomendacijas, gerą laivavedybos praktiką ir TJO rezoliucijas dėl laivavedybos įrangos eksploatacijos standartų.</p> <p>Radaru gautos informacijos aiškinimas ir analizavimas atitinka priimtą laivavedybos praktiką, taip pat atsižvelgiama į radaro apribojimus bei tikslumo lygius.</p> <p>Magnetinių kompasų paklaidos</p> |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                           | <p>kompasų paklaidas ir jų koregavimą.</p> <p>Gebėjimas naudojantis sausumos orientyrais nustatyti kompasų paklaidas ir atsižvelgti į jas.</p> <p><i>Meteorologija</i></p> <p>Gebėjimas pasinaudoti ir paaiškinti laivo meteorologiniais prietaisais gautą informaciją.</p> <p>Žinios apie įvairių atmosferos sistemų duomenis,</p> <p>pranešimų procedūras ir registravimo sistemas.</p> <p>Sugebėjimas pritaikyti prieinamą meteorologinę informaciją.</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>teisingai nustatomos ir panaudojamos ištaisant laivo kursus ir pelengus.</p> <p>Meteorologiniai matavimai ir stebėjimai yra tikslūs ir atitinka reiso poreikius.</p> <p>Meteorologinė informacija įvertinama ir pritaikoma taip, kad būtų išlaikytas laivo reiso saugumas, o burlaivių – atsižvelgiant į buriavimo taktiką ir reiso planavimą.</p> |
| Saugaus laivavedybos budėjimo išlaikymas. | <p><i>Budėjimas</i></p> <p>Nuodugnus „Tarptautinių taisyklių susidūrimams jūroje išvengti“ turinio, taikymo ir paskirties žinojimas.</p> <p>„Laivavedybos principų, susijusių su budėjimu“ turinio žinojimas.</p>                                                                                                                                                                                                                                            | <p>Egzaminas ir įrodymų, gautų vienu ar daugiau nurodytų būdų, įvertinimas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) patvirtinta darbo patirtis,</li> <li>2) patvirtinta patirtis, įgyta mokomajame laive,</li> <li>3) patvirtintas rengimas naudojant treniruoklius (kur</li> </ol> | <p>Budėjimas, pamainos perdavimas ir jos priėmimas atitinka priimtus principus ir procedūras.</p> <p>Nuolat išlaikomas tinkamas stebėjimas, laikantis priimtų principų ir procedūrų.</p> <p>Laivo žiburiai, signaliniai</p>                                                                                                                           |

|                                          |                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                          | <p>Naudojimasis laivų eismo trasomis pagal „Bendrąsias laivų eismo trasų taisykles“.</p>                                                                                                              | <p>naudojant treniruoklius (kur taikoma),</p> <p>4) patvirtintas rengimas naudojant laboratorijų įrangą.</p>                                                                  | <p>ženklai ir garso signalai atitinka „Tarptautinių taisyklių susidūrimams jūroje išvengti“ reikalavimus ir teisingai atpažįstami.</p> <p>Laivų eismo, laivo ir aplinkos kontrolė vykdoma laikantis visų priimtų principų ir procedūrų periodiškumo.</p> <p>Veiksmai, kurių imamasi tam, kad būtų išvengta pavojingo suartėjimo arba susidūrimo su kitais laivais, atitinka „Tarptautines taisykles susidūrimams jūroje išvengti“.</p> <p>Sprendimai keisti kursą ir (arba) greitį priimami laiku ir atitinka priimtą laivavedybos praktiką.</p> |
| <p>Veiksmai avarinių situacijų metu.</p> | <p><i>Veiksmai susiklosčius avarinėms situacijoms, įskaitant:</i></p> <p>1) atsargumo priemonės dėl keleivių apsaugos ir saugumo susiklosčius avarinėms aplinkybėms,</p> <p>2) pirminį apgadinimą</p> | <p>Egzaminas ir įrodymų, gautų vienu ar daugiau nurodytų būdų, įvertinimas:</p> <p>1) patvirtinta darbo patirtis,</p> <p>2) patvirtinta patirtis, įgyta mokomajame laive,</p> | <p>Avarinės situacijos pobūdis ir mastas nustatomi nedelsiant.</p> <p>Pirminiai veiksmai ir, jei būtina, laivo manevrai vykdomi pagal parengties planus ir atitinka padėties rimtumą bei avarijos pobūdį.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                              | <p>įvertinimą ir apgadinimų kontrolę,</p> <p>3) veiksmus, kurių reikia imtis susidūrus laivams,</p> <p>4) veiksmus, kurių reikia imtis laivui užplaukus ant seklumos.</p> <p>Atestuojant asmenį kapitono pareigoms, privaloma papildomai įtraukti šiuos dalykus:</p> <p>1) avarinį laivo vairavimą,</p> <p>2) pasirengimą kitą laivą arba savo laivą buksyruoti,</p> <p>3) žmonių gelbėjimą iš vandens,</p> <p>4) pagalbą nelaimės ištiktam laivui,</p> <p>5) supratimą apie veiksmus, kurių reikia imtis, kai avarinės situacijos susidaro uoste.</p> | <p>3) patvirtintas rengimas naudojant treniruoklius (kur taikoma).</p> <p>4) praktinis rengimas.</p>                                        |                                                                                                                                                                                                                |
| <p>Reagavimas į nelaimės signalą jūroje.</p> | <p><i>Paieška ir gelbėjimas</i></p> <p>TJO leidinio „<i>Paieškos ir gelbėjimo vadovas prekiniam laivams (MERSAR)</i>“ turinio žinojimas.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>Egzaminas ir įrodymų, gautų iš praktinio rengimo arba patvirtinto rengimo naudojant treniruoklius (kur tai pritaikoma), įvertinimas.</p> | <p>Avarinės situacijos pobūdis ir mastas nustatomi nedelsiant.</p> <p>Pirminiai veiksmai ir, jei reikia, laivo manevrai vyksta pagal parengties planus ir atitinka situacijos rimtumą bei avarijos pobūdį.</p> |

|                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Laivo manevravimas, įskaitant laivą su burėmis ir mažų laivų jėgainių eksploatavimą.</p> | <p><i>Laivo manevravimas ir valdymas</i></p> <p>Žinios apie veiksnius, darančius įtaką saugiam manevravimui ir valdymui, įskaitant takelažo principus, jėgų sąveiką takelaže ir burėse.</p> <p>Žinios apie laivo, plaukiančio su burėmis, valdymą, atsižvelgiant į takelažo tipą, burių tipą ir burių ploto reguliavimas pagal vyraujančias sąlygas.</p> <p>Mažų laivų jėgainių ir pagalbinių mechanizmų valdymas.</p> <p>Tinkamos laivo inkaravimo ir švartavimo procedūros.</p> | <p>Egzaminas ir įrodymų, gautų vienu ar daugiau nurodytų būdų, įvertinimas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) patvirtinta darbo patirtis,</li> <li>2) patvirtinta patirtis, įgyta mokomajame laive,</li> <li>3) patvirtintas rengimas naudojant treniruoklius</li> </ol> <p>(kur tai pritaikoma).</p> | <p>Saugios laivo, plaukiančio su burėmis, eksploatacijos ribos.</p> <p>Atliekant įprastus manevrus, laikomasi saugaus varymo, vairavimo bei energetinės sistemų eksploatacijos reikalavimų.</p> <p>Laivo kurso ir greičio pokyčiai nesumažina laivo vedimo saugumo.</p> <p>Jėgainė, pagalbiniai mechanizmai ir įrenginiai visada valdomi pagal jų technines specifikacijas ir saugiai eksploatuojami.</p> |
| <p>Taršos prevencijos reikalavimų atitikties užtikrinimas.</p>                              | <p><i>Jūros aplinkos taršos prevencija ir procedūros teršimui išvengti</i></p> <p>Žinios apie atsargumo priemones, kurių reikia imtis siekiant išvengti jūros aplinkos teršimo, ir joms taikomos</p>                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>Egzaminas ir įrodymų, gautų vienu ar daugiau nurodytų būdų, įvertinimas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) patvirtinta darbo patirtis,</li> <li>2) patvirtinta patirtis, įgyta mokomajame laive.</li> </ol>                                                                                        | <p>Visiškai laikomasi laivo eksploatavimo kontrolės procedūrų, užtikrinamas visiškas MARPOL konvencijos reikalavimų laikymasis.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                       |

|                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                 | <p>procedūros.</p> <p>Taršos prevencijos procedūros ir visa su jomis susijusi įranga.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                     |
| <p>Laivo tinkamumo plaukioi išsaugojimas.</p>                   | <p><i>Laivo stovumas</i></p> <p>Praktinės žinios apie stovumo, diferento ir įtempio lenteles, diagramas bei įtempių apskaičiavimo prietaisus ir sugebėjimas jas pritaikyti.</p> <p>Supratimas apie pirminius veiksmus, kurių reikia imtis laivui iš dalies praradus plūdrumą.</p> <p>Laivo korpuso sandarumo pagrindų supratimas.</p> <p><i>Laivo sandara</i></p> <p>Bendros žinios apie pagrindines laivo struktūros dalis ir apie įvairių dalių taisyklingus pavadinimus.</p> | <p>Egzaminas ir įrodymų, gautų vienu ar daugiau nurodytų būdų, įvertinimas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) patvirtinta darbo patirtis,</li> <li>2) patvirtinta patirtis, įgyta mokomajame laive,</li> <li>3) patvirtintas rengimas naudojant treniruoklius (kur tai pritaikoma),</li> <li>4) patvirtintas rengimas naudojant laboratorijos įrangą.</li> </ol> | <p>Bet kuriomis laivo pakrovimo sąlygomis jo stovumas atitinka TJO nepažeisto stovumo kriterijus.</p> <p>Veiksmai, kurių imamasi laivo korpuso sandarumui išsaugoti, atitinka priimtą praktiką.</p> |
| <p>Priešgaisrinė sauga laive, gaisrų kontrolė ir gesinimas.</p> | <p><i>Priešgaisrinė sauga ir gaisrų gesinimo įranga</i></p> <p>Žinios apie priešgaisrinę saugą.</p> <p>Gebėjimas organizuoti</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <p>Įrodymų, gautų iš patvirtinto gaisrų gesinimo parengimo kurso ir instruktažo įvertinimas.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>Problemos pobūdis ir mastas įvertinami nedelsiant, pirminiai veiksmai atitinka avarines procedūras bei laivo parengties planus.</p>                                                              |



|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      | <p>priešgaisrines pratybas.</p> <p>Žinios apie gaisrų klasifikavimą ir degiąsias medžiagas.</p> <p>Žinios apie gaisrų gesinimo sistemas.</p> <p>Žinios apie veiksmus, kurių reikia imtis kilus gaisrui, įskaitant gaisrus naftos sistemose.</p>                                                                                                                                                                                                                     |                                                                          | <p>Evakuacijos, avarinio išjungimo ir izoliavimo procedūros atitinka avarinės situacijos pobūdį ir vykdomos nedelsiant.</p> <p>Perduodamų pranešimų ir laive esančio personalo informavimo pirmumas, lygis ir laikas yra tiesiogiai susiję su avarinės situacijos pobūdžiu bei atitinka problemos svarbą.</p> |
| Žmonių gelbėjimo įrangos naudojimas. | <p><i>Žmonių gelbėjimas</i></p> <p>Gebėjimas organizuoti laivo evakuacijos pratybas ir žinios apie gelbėjimosi valčių ar plaustų ir gelbėjimo valčių panaudojimą, jų nuleidimo į vandenį priemonės ir tvarką, jų inventorių, įskaitant gelbėjimo radijo aparatūrą, palydovinius avarinius vietą nurodančius radijo švyturius (EPIRB), paieškos ir gelbėjimo atsakiklius (SART), vandens nepraleidžiančius gelbėjimosi kostiumus ir terminės apsaugos priemonės.</p> | Įrodymų, gautų iš patvirtinto rengimo kurso bei instruktažo įvertinimas. | <p>Reagavimo į laivo evakuacijos ir gelbėjimo situacijas veiksmai atitinka vyraujančias aplinkybes ir sąlygas, veikiama pagal priimtą saugumo praktiką ir priimtus normatyvus.</p>                                                                                                                            |

|                                              |                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                         |                                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                              | Žinios apie išgyvenimo jūroje techniką.                                                                                                                                                                                           |                                                                         |                                                                                                                                                       |
| Įgulos organizavimas ir vadovavimas jai.     | Žinios, kaip vadovauti personalui, jį organizuoti ir rengti laive, visų pirma burlaiviuose.                                                                                                                                       |                                                                         |                                                                                                                                                       |
| Pirmosios medicinos pagalbos teikimas laive. | <i>Medicinos pagalba</i><br>Praktinis medicinos vadovų bei per radiją gautų rekomendacijų pritaikymas, įskaitant sugebėjimą veikti remiantis tokiomis žiniomis laive galinčių įvykti nelaimingų atsitikimų ir susirgimų atvejais. | Įrodymų, gautų iš patvirtinto rengimo kurso ir instruktazo įvertinimas. | Tikėtinos sužalojimo arba ligonio būklės priežastys, pobūdis ir mastas nustatomi nedelsiant, gydymas iki minimumo sumažina tiesioginę grėsmę gyvybei. |
| Teisės aktų reikalavimų laikymosi priežiūra. | Pagrindinės praktinės žinios apie su žmonių gyvybės saugumu jūroje bei jūros aplinkos apsauga tiesiogiai susijusias TJO konvencijas.                                                                                              | Iš egzamino bei patvirtinto rengimo kurso gautų įrodymų įvertinimas.    | Teisingai nustatomi su žmonių gyvybės saugumu jūroje bei jūros aplinkos apsauga tiesiogiai susiję teisės aktų reikalavimai.                           |

**A-II/8 lentelė. Minimalūs kompetencijos standartai iki 500 bendrosios talpos ne pakrančių reisu atliekančių tradicinių laivų laivavedybos budėjimo pamainai vadovaujantiems specialistams**

**Funkcija.Laivavedyba (eksploatavimo lygis)**

| 1 skiltis                                                                                      | 2 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 3 skiltis                                                                                                                                         | 4 skiltis                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kompetencija                                                                                   | Žinios, supratimas ir išmanymas                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Kompetencijos įrodymo būdai                                                                                                                       | Kompetencijos įvertinimo kriterijai                                                                                        |
| Reiso planavimas bei vykdymas ir laivo vietos nustatymas.                                      | <i>Astronominė laivavedyba</i><br>Gebėjimas nustatyti laivo vietą pagal dangaus kūnus.                                                                                                                                                                                                                             | Egzaminas ir įrodymų, gautų vienu ar daugiau nurodytų būdų:<br>1) patvirtinta darbo patirtis,<br>2) patvirtinta patirtis, įgyta mokomajame laive. | Nustatyta laivo vieta yra priimtina.<br><br>Laivavedybos informacijai gauti taikomi skaičiavimai ir matavimai yra tikslūs. |
| Naudojimasis „Norminiu jūrų laivavedybos žodynu“; naudojimasis rašytine ir žodine anglų kalba. | <i>Anglų kalba</i><br>Pakankamas anglų kalbos mokėjimas tam, kad vadovaujantysis specialistas sugebėtų naudotis jūrlapiais ir kitais laivavedybos leidiniais, suprastų meteorologinę informaciją bei pranešimus, susijusius su laivo saugumu ir eksploatacija, sugebėtų palaikyti ryšį su kitais laivais ir kranto | Egzaminas ir įrodymų, gautų iš praktinio rengimo, įvertinimas.                                                                                    |                                                                                                                            |

|                                                                          |                                                                                                                                                                              |                                                 |                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                          | stotimis bei vykdyti vadovaujančiojo specialisto pareigas ir bendrauti su daugiakalbe įgula – įskaitant sugebėjimą naudotis ir suprasti „Norminių jūrų laivavedybos žodyną“. |                                                 |                                                                               |
| Informacijos perdavimas ir priėmimas naudojantis regimąja signalizacija. | <i>Regimoji signalizacija</i><br>Gebėjimas naudotis „Tarptautiniu signalų kodu“.                                                                                             | Iš praktinio rengimo gautų įrodymų įvertinimas. | Keitimasis informacija, už kurį atsako operatorius, visą laiką yra sėkmingas. |

**Funkcija. Laivavedyba (vadovavimo lygis)**

| 1 skiltis                        | 2 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 3 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 4 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kompetencija                     | Žinios, supratimas ir išmanymas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Kompetencijos įrodymo būdai                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Kompetencijos įvertinimo kriterijai                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Reiso planavimas ir laivavedyba. | <p>Reiso planavimas ir laivavedyba bet kuriomis sąlygomis, naudojantis priimtinais kursų nustatymo, plaukiojant vandenynuose, būdais, atsižvelgiant į:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) riboto plaukiojimo vandenį,</li> <li>2) meteorologines sąlygas,</li> <li>3) ledus,</li> <li>4) ribotą matomumą,</li> <li>5) laivų eismo srautų atskyrimo schemas,</li> <li>6) stipraus potvynių ir atoslūgių poveikio rajonus.</li> </ol> <p>Burlaivių reisų planavimas pagal vyraujančias regionines ir sezonines meteorologines sąlygas ir atsižvelgiant į burlaivių locijas ir laivų plaukiojimo trasų jūrlapiais.</p> <p>Laivų pranešimai pagal „Laivų</p> | <p>Egzaminas ir įrodymų, gautų vienu ar daugiau nurodytų būdų, įvertinimas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) patvirtinta darbo patirtis,</li> <li>2) patvirtintas rengimas naudojant treniruoklius (kur tai pritaikoma),</li> <li>3) patvirtintas rengimas naudojant laboratorijų įrangą,</li> </ol> <p>naudojantis: jūrlapių katalogais, jūrlapiais, laivavedybos leidiniais bei išsamia informacija apie laivą.</p> | <p>Laivo reisui reikalingi įranga, jūrlapiai bei laivavedybos leidiniai tinkamai atrinkti ir atitinka saugaus reiso įvykdymo poreikius.</p> <p>Laivo plaukiojimo trasos planavimo priežastys pagrindžiamos faktais ir statistine medžiaga, paimtais iš tinkamų šaltinių bei leidinių.</p> <p>Nustatomi: laivo vietos, jo kursai, atstumai ir laiko skaičiavimai yra teisingi ir atitinka priimtus laivavedybos įrangos tikslumo normatyvus.</p> <p>Tiksliai nustatomi visi galimi pavojai laivybai.</p> |

|                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                     | pranešimų sistemų rekomendacijas ir kriterijus“.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Kompaso paklaidos nustatymas ir atsižvelgimas į ją. | <p>Gebėjimas nustatyti magnetinių kompasų paklaidas ir atsižvelgti į jas.</p> <p>Supratimas apie sistemas, valdomas centrinio giroskopinio prietaiso, ir žinios apie pagrindinių giroskopinių kompasų tipų eksploataciją ir priežiūrą.</p>                                                                                                                                                                                                      | Egzaminas ir įrodymų, gautų iš praktinio rengimo, darbo patirties ir avarinių procedūrų praktinių pratybų, įvertinimas.                                                                                                           | Magnetinių kompasų paklaidų tikrinimo būdas ir periodiškumas užtikrina informacijos tikslumą.                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Oro ir okeanografinių sąlygų prognozavimas.         | <p>Gebėjimas suprasti ir aiškinti orų žemėlapių ir prognozuoti orą atsižvelgiant į vietinės oro sąlygas bei informaciją, gautą iš meteorologinių faksogramų.</p> <p>Žinios apie įvairių atmosferos sistemų duomenis, įskaitant tropikų cikloninius uraganus, ir būdus, kaip išvengti jų centrų bei pavojingų ketvirčių.</p> <p>Žinios apie vandenynų srovių sistemas.</p> <p>Gebėjimas apskaičiuoti potvynių ir atoslūgių poveikį sąlygoms.</p> | <p>Egzaminas ir įrodymų, gautų vienu ar daugiau nurodytų būdų, įvertinimas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) patvirtinta darbo patirtis,</li> <li>2) patvirtintas rengimas naudojant laboratorijų įrangą.</li> </ol> | <p>Tikimybinės apibrėžtam laiko tarpui prognozuojamos oro sąlygos grindžiamos visa prieinama informacija.</p> <p>Veiksmai, kurių imamasi siekiant išlaikyti laivo vedimo saugumą, iki minimumo sumažina grėsmę laivo saugumui.</p> <p>Priežastys, dėl kurių numatoma imtis veiksmų, paremiamos statistiniais duomenimis bei esamų oro sąlygų stebėjimu.</p> |

|                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                       | <p>Naudojimasis visais pritaikomais laivavedybos leidiniais apie potvynius, atoslūgius ir sroves.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>Veiksmai avarinėmis laivavedybos aplinkybėmis.</p> | <p>Atsargumo priemonės tikslingai užplukdant laivą ant pakrantės seklumos.</p> <p>Veiksmai, kurių reikia imtis, jei nebegalima išvengti užplaukimo ant seklumos ir ant jos užplaukus.</p> <p>Laivo nutraukimas nuo seklumos – padedant ir savarankiškai.</p> <p>Veiksmai, kurių reikia imtis, kai nebegalima išvengti susidūrimo ir tuoj po susidūrimo arba kai dėl bet kurių priežasčių pažeidžiamas korpuso sandarumas.</p> <p>Apgadinimo kontrolės įvertinimas.</p> <p>Avarinės laivo vairavimo priemonės.</p> <p>Avarinio laivo buksyravimo priemonės ir procedūros.</p> | <p>Egzaminai ir įrodymų, gautų iš praktinio rengimo, darbe įgytos patirties ir avarinių procedūrų praktinių pratybų, įvertinimas.</p> | <p>Bet kokios problemos ir jų mastas nustatomi nedelsiant; sprendimai ir veiksmai iki minimumo sumažina bet kurių laivo sistemų gedimo poveikį.</p> <p>Informacija keičiamasi veiksmingai ir laikantis nustatytų procedūrų.</p> <p>Sprendimai ir veiksmai maksimaliai padidina laive esančių žmonių saugumą.</p> |

**Funkcija. Laivo eksploatacinis valdymas ir žmonių priežiūra laive (vadovavimo lygis)**

| 1 skiltis                                                                                                                                                  | 2 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 3 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 4 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kompetencija                                                                                                                                               | Žinios, supratimas ir išmanymas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Kompetencijos įrodymo būdai                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Kompetencijos įvertinimo kriterijai                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <p>Teisės aktų reikalavimų ir priemonių, skirtų žmonių gyvybės jūroje saugumui užtikrinti ir jūrų aplinkai apsaugoti, laikymosi priežiūra ir kontrolė.</p> | <p>Žinios apie tarptautinę jūrų teisę, įgyvendinamą tarptautiniais susitarimais ir konvencijomis.</p> <p>Didžiausią dėmesį reikia atkreipti į:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) atestatus ir kitus dokumentus, kurie pagal tarptautines konvencijas privalo būti laive, ir į tai, kaip jie gaunami ir kiek laiko galioja,</li> <li>2) atsakomybę pagal Tarptautinę konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje,</li> <li>3) atsakomybę pagal Tarptautinę konvenciją dėl teršimo iš laivų prevencijos,</li> <li>4) Jūrų deklaracijas dėl sveikatos ir Tarptautinių sveikatos taisyklių reikalavimus,</li> <li>5) atsakomybę pagal</li> </ol> | <p>Egzaminas ir įrodymų, gautų vienu ar daugiau nurodytų būdų, įvertinimas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) patvirtinta darbo patirtis,</li> <li>2) patvirtinta patirtis, įgyta mokomajame laive,</li> <li>3) patvirtintas rengimas naudojant treniruoklius</li> </ol> <p>(kai taikytina).</p> | <p>Eksploatacijos ir priežiūros kontrolės procedūros atitinka teisės aktų reikalavimus.</p> <p>Galimas neatitikimas nustatomas greitai ir tiksliai.</p> <p>Planuojamas atestatų atnaujinimas ir galiojimo pratęsimas užtikrina nenutrūkstamą tikrinamų komponentų bei įrangos tinkamumą darbui.</p> |



|                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                         | <p>tarptautinės teisės aktus dėl laivo, įgulos, keleivių ir krovinio saugumo,</p> <p>6) jūros aplinkos apsaugos nuo teršimo iš laivų būdus ir priemones,</p> <p>7) nacionalinius teisės aktus dėl tarptautinių susitarimų ir konvencijų įgyvendinimo.</p>                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                       |
| <p>Laivo įgulos ir keleivių saugumo užtikrinimas bei gelbėjimo priemonių, gaisrų gesinimo ir kitų saugumo sistemų eksploatacinės būklės išlaikymas.</p> | <p>Nuodugnus gelbėjimo priemonių naudojimo taisyklių išmanymas (Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje).</p> <p>Priešgaisrinių ir laivo evakuacijos pratybų organizavimas.</p> <p>Gelbėjimo įrangos, gaisrų gesinimo ir kitų saugumo sistemų eksploatacinės būklės išlaikymas.</p> <p>Veiksmai, kurių avarinėmis sąlygomis reikia imtis visiems laive esantiems žmonėms apsaugoti.</p> <p>Veiksmai, kurių reikia imtis</p> | <p>Egzaminas ir įrodymų, gautų iš praktinio rengimo, patvirtinto mokymo dirbant bei iš patvirtintos darbo patirties, įvertinimas.</p> | <p>Gaisro aptikimo ir saugos sistemų priežiūros procedūromis užtikrinama, kad pavojaus signalai pastebimi nedelsiant ir į juos reaguojama laikantis nustatytų avarinių procedūrų.</p> |

|                                          |                                                                                                                                                                                         |                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                          | laivo apgadinimams apriboti ir jį gelbėti įvykus gaisrui, sprogimui, laivui susidūrus arba užplaukus ant seklumos.                                                                      |                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Įgulos organizavimas ir vadovavimas jai. | <p>Žinios, kaip vadovauti personalui, jį organizuoti ir rengti laive.</p> <p>Žinios apie atitinkamas tarptautines jūrų konvencijas bei rekomendacijas ir nacionalinės teisės aktus.</p> | Egzaminas ir įrodymų, gautų iš patvirtinto rengimo dirbant bei iš patvirtintos darbo patirties, įvertinimas. | <p>Įgulos nariams paskiriamos užduotys ir jie informuojami apie jiems numatomas darbo ir elgesio normas jų individualias savybes atitinkančiais būdais.</p> <p>Rengimo tikslai ir veikla grindžiami asmenų turimos kompetencijos ir sugebėjimų įvertinimu bei eksploatacijos poreikiais.</p> |

## **Mašinų skyrius**

### A–III skyriaus 5 dalis

*Privalomi minimalūs atestavimo reikalavimai, taikomi varikliais varomų tradicinių laivų mechanikams*

#### Išsilavinimas ir rengimas

1. Išsilavinimas ir parengimas privalo apimti ir tiesiogiai su mechaniko užduotimis susijusius darbo įgūdžius įgytus mechaninėse ir elektromechaninėse dirbtuvėse.

#### Rengimas laive

2. Kiekvienas asmuo, siekiantis būti atestuotas tradicinių variklinių laivų mechaniku privalo įvykdyti patvirtintą rengimo laive programą, kuri:

1) užtikrina, kad per reikalaujamą darbo jūroje stažo laikotarpį kandidatuojantysis gautų metodišką praktinį parengimą ir įgytų patirties vykdymas mechaniko pareigas, užduotis ir įsipareigojimus;

2) laivuose, kuriuose įgyjamas patvirtintas darbo jūroje stažas, yra kvalifikuoto ir atestuoto mechaniko atidžiai prižiūrima ir kontroliuojama ir

3) tinkamai užfiksuojama rengimo registravimo dienyne.

#### Kompetencijos standartas

3) Kiekvienas asmuo, siekiantis būti atestuotas tradicinių variklinių laivų mechaniku privalo įrodyti kompetenciją, reikalingą lentelės A-III/8 (eksploatavimo lygis) 1 skiltyje išvardytoms užduotims, pareigoms ir įsipareigojimams atlikti.

4) Atestuojant reikalaujamas žinių, supratimo bei mokėjimo minimumas nurodytas A-III/5 lentelės 2 skiltyje.

5) A-III/5 lentelės 2 skiltyje nurodytų dalykų žinojimas turi būti pakankamas mechanikams dirbantiems su įvairiais variklių tipais.

6) Kiekvienam asmeniui, siekiančiam dirbti laivuose, kuriuose garo katilai nėra laivo mašinų dalis, galima neįtraukti tiesiogiai su tuo susijusių A-III/5 lentelės reikalavimų. Tokiu pagrindu išduotas pažymėjimas negalioja darbui laivuose, kuriuose garo katilai sudaro laivo mašinų dalį, tol, kol mechanikas neatitiks neįtrauktų A-III/5 lentelės kompetencijos standarto reikalavimų. Kiekvienas toks apribojimas nurodomas pažymėjime.

7) Kiekvienas siekiantis būti atestuotas asmuo privalo pateikti įrodymų, kad jo kompetencija atitinka privalomą standartą.

#### Praktinio rengimo ir patirties laikotarpiai

Patvirtintas rengimas laive, kuris turi būti patvirtintas įrašu patvirtintame rengimo registravimo dienyne gali, be darbo jūroje, apimti darbą žiemą atiduodamuose priežiūrai ir remontui laivuose.

**Kompetencijos standartai, taikomi tradicinių laivų mechanikams pagal  
JRAB 95 kodekso A III/1 lentelę**

**Funkcija. Jūrų laivų mašinos (eksploatavimo lygis)**

| 1 skiltis                                                                                                                                                         | 2 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kompetencija                                                                                                                                                      | Žinios, supratimas ir išmanymas                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Naudojimasis tinkamais įrankiais laivuose paprastai atliekamoms gamybos ir remonto operacijoms.                                                                   | <p>Laivų ir jų įrangos gamybai ir remontui naudojamų medžiagų savybės ir apribojimai.</p> <p>Su gamyba ir remontu susijusių procesų ypatybės ir apribojimai.</p> <p>Savybės ir parametrai, į kuriuos reikia atsižvelgti gaminant ir remontuojant sistemas ir jų mazgus.</p> <p>Saugios darbo tvarkos laikymasis dirbtuvėje.</p> |
| Naudojimasis rankiniais instrumentais ir matuokliais laivų mašinoms ir įrangai išmontuoti, prižiūrėti, remontuoti ir surinkti.                                    | <p>Gebėjimas suprasti techninius brėžinius ir vadovų nurodymus.</p> <p>Įrangos ir sistemų eksploatacinės savybės.</p>                                                                                                                                                                                                           |
| Naudojimasis rankiniais instrumentais, elektros ir elektroniniais matavimo ir bandymo prietaisais trūkumų nustatymo, techninės priežiūros ir remonto operacijoms. | <p>Saugos reikalavimai dirbant su laivo elektros sistemomis.</p> <p>Laivo elektros srovės sistemų ir įrangos konstrukcija ir eksploatacinės savybės.</p> <p>Bandymo ir matavimo elektros prietaisų konstrukcija ir eksploatavimas.</p>                                                                                          |

|                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Saugus budėjimas mašinų skyriuje.</p>                                                                   | <p>Nuodugnus „Principų, kurių reikia laikytis budint mašinų skyriuje“ išmanymas, įskaitant:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) užduotis, susijusias su budėjimo perėmimu ir priėmimu,</li> <li>2) įprastas budėjimo metu vykdomas užduotis,</li> <li>3) mašinų skyriaus dienyno tvarkymą ir įrašomų prietaisų rodmenų reikšmės supratimą,</li> <li>4) užduotis, susijusias su budėjimo perdavimu.</li> </ol> <p>Saugos ir avarinės procedūros; visų sistemų perjungimas iš nuotolinio arba automatinio valdymo režimo į valdymo vietoje režimą.</p> <p>Atsargumo priemonės, kurių reikia laikytis budėjimo metu, ir neatidėliotini veiksmai kilus gaisrui arba įvykus avariniam gedimui, visų pirma naftos sistemose.</p> |
| <p>Pagrindinių variklių ir pagalbinių mechanizmų bei su jais susijusių valdymo sistemų eksploatavimas.</p> | <p>Pagrindiniai varikliai ir pagalbiniai mechanizmai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) pagrindinių variklių ir pagalbinių mechanizmų paruošimas veikti,</li> <li>2) garo katilų, įskaitant kuro degimo sistemas, eksploatavimas,</li> <li>3) vandens lygio garo katiluose patikrinimo būdai ir veiksmai, kurių būtina imtis, jei vandens lygis nenormalus,</li> <li>4) mašinų ir katilų patalpose esančių mechanizmų ir jėgainės įprastinių veikimo sutrikimų nustatymas ir veiksmai, kurių būtina imtis tam, kad būtų išvengta apgadinimų.</li> </ol>                                                                                                                                                                  |
| <p>Siurblių sistemų ir su jomis susijusių valdymo sistemų eksploatavimas.</p>                              | <p>Siurblių sistemos:</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

|                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                          | <p>1) įprastinės pumpavimo operacijos,</p> <p>2) triumo vandens, balasto ir krovinio siurblių sistemų eksploatavimas.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <p>Kintamosios ir pastoviosios srovės generatorių ir valdymo sistemų eksploatavimas.</p> | <p><i>Generatoriai</i></p> <p>Atitinkamos pagrindinės elektromechanikos žinios bei įgūdžiai.</p> <p>Kintamosios ir pastoviosios srovės generatorių paruošimas darbui, paleidimas, sujungimas ir perjungimas.</p> <p>Įprastinių veikimo sutrikimų nustatymas ir veiksmai tam, kad būtų išvengta sugadinimų.</p> <p><i>Valdymo sistemos</i></p> <p>Įprastinių veikimo sutrikimų nustatymas ir veiksmai tam, kad būtų išvengta sugadinimų.</p> |
| <p>Jūrų laivų mechaninių sistemų, įskaitant valdymo sistemas, techninė priežiūra.</p>    | <p><i>Jūrų laivų sistemos</i></p> <p>Reikiamos pagrindinės mechanikos žinios ir įgūdžiai.</p> <p><i>Darbų saugos ir avarinės procedūros</i></p> <p>Saugus elektromechaninių ir kitų tipų mašinų bei įrangos izoliavimas, kuris yra privalomas prieš leidžiant personalui dirbti su tokiais mašinomis bei įranga.</p> <p>Mašinų ir įrangos techninė priežiūra ir remontas.</p>                                                               |

**Funkcija. Laivo eksploatacinis valdymas ir žmonių priežiūra laive (eksploatavimo lygis)**

| 1 skiltis                                                   | 2 skiltis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kompetencija                                                | Žinios, supratimas ir mokėjimas                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Taršos prevencijos reikalavimų vykdymo užtikrinimas.        | <p><i>Jūros aplinkos taršos prevencija:</i></p> <p>Žinios apie atsargumo priemones, kurių reikia imtis tam, kad būtų užkirstas kelias jūros aplinkos teršimui.</p> <p>Kovos su tarša procedūros ir visa su jomis susijusi įranga.</p>                                                                                              |
| Laivo tinkamumo plaukioti išsaugojimas.                     | <p><i>Laivo stovumas:</i></p> <p>Laivo korpuso sandarumo pagrindų supratimas.</p> <p>Supratimas apie pirminius veiksmus, kurių reikia imtis laivui iš dalies praradus plūdrumą.</p> <p><i>Laivo konstrukcija</i></p> <p>Bendros žinios apie pagrindines laivo struktūros dalis ir apie taisyklingus įvairių dalių pavadinimus.</p> |
| Priešgaisrinė sauga laive, gaisrų kontrolė ir jų gesinimas. | <p><i>Priešgaisrinė sauga ir gaisrų gesinimo įranga</i></p> <p>Žinios apie priešgaisrinę saugą.</p> <p>Gebėjimas organizuoti priešgaisrines pratybas.</p> <p>Žinios apie gaisrų klasifikavimą ir degiąsias medžiagas.</p> <p>Žinios apie gaisrų gesinimo sistemas.</p>                                                             |



|                                              |                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                              | Veiksmai, kurių reikia imtis kilus gaisrui, įskaitant gaisrus naftų sistemose.                                                                                                                                                |
| Gelbėjimo įrangos naudojimas.                | <p><i>Žmonių gelbėjimas</i></p> <p>Žinios apie gelbėjimosi valčių ar plaustų ir gelbėjimo valčių panaudojimą, jų nuleidimo į vandenį priemonės ir tvarką ir jų inventorių.</p> <p>Žinios apie išgyvenimo jūroje techniką.</p> |
| Teisės aktų reikalavimų laikymosi priežiūra. | Pagrindinės praktinės žinios apie su žmonių gyvybės saugumu jūroje bei jūros aplinkos apsauga tiesiogiai susijusias TJO konvencijas.                                                                                          |

## **II.2 priedas**

### **Tradicinių laivų naudojimo saugaus valdymo sistemos įgyvendinimo gairės remiantis Tarptautiniu saugaus valdymo (ISM) kodeksu**

#### **Tradicinių laivų naudojimo saugaus valdymo sistemos taikymo gairės**

Šios gairės taikomos iki 500 bendrosios talpos tradiciniams laivams

Susitarimo memorandume konstatuojama (6 dalyje), kad galimas šiuolaikinės technologijos trūkumas tradiciniuose laivuose turėtų būti kompensuojamas eksploatavimo priemonėmis, kuriomis būtų galima užtikrinti lygiavertį saugumo lygį, nesunaikinant laivų istorinių požymių. Norint sukurti atitinkamą saugaus valdymo sistemą būtina visapusiškai išnaudoti ISM kodekso nuostatų lankstumą.

Tradiciniai laivai negali atitikti šiuolaikinių saugos reikalavimų dėl savo tradicinės konstrukcijos ir statybos ypatumų. Atitikties šiuolaikiniams reikalavimams trūkumas kompensuojamas kitomis technologijomis, kuriomis suteikiamas atitinkamas saugos lygis. Jei negalima taikyti kitų technologijų, reikiamas saugos lygis turi būti užtikrinamas įdiegiant eksploatavimo priemones. Saugaus valdymo sistemos įgyvendinimas vadovaujantis ISM kodeksu yra tokių eksploatavimo priemonių galiojimo dokumentinis patvirtinimas.

Dėl savo sandaros ir statybos ypatumų tradiciniai laivai yra labai individualūs ir tas individualumas turi būti išsaugotas. Dažnai jiems negalima taikyti apibendrintų techninių taisyklių. Siekiant užtikrinti tokio paties lygio saugą, turi būti taikomos kitos techninės priemonės. Jei negalima taikyti kitų technologijų, reikiamas saugos lygis turi būti užtikrinamas įdiegiant eksploatavimo priemones. Įgyvendinant saugumo valdymo sistemą, turi būti atsižvelgiama į šias sąlygas. Todėl šios sistemos įgyvendinimą ir kontrolę atlieka laivo savininkas, o jos auditą – jūrų administracija. Rengdamasi tokiam įgyvendinimui jūrų administracija įtraukia asmenis ar organizacijas, kurios yra susipažinusios su laivų ypatybėmis.

Bet kuriuo atveju kapitonui ir įgulai turi būti sudarytos galimybės parengti savo specialias saugos procedūras ir pranešti rezultatą jūrų administracijos pareigūnui per pradinį auditą. Sistema turi būti patvirtinama įrašu Saugaus valdymo vadove. Vadovas gali būti išsamesnis papildant jį Vadovo planu, kuriame būtų pateikiamos apibendrintos pagrindinės saugos procedūros tradiciniuose laivuose (tokiuose kaip garlaiviai ir burlaiviai). Komitetas rekomenduoja EJP parengti Vadovo planą, kuris turi būti pateiktas patvirtinti. Po Komiteto pasiūlymo turi būti parengti Vadovo struktūra ir turinio aprašymas.

Apibūdinant saugos procedūras, dėmesys turi būti sutelkiamas į tai, kaip laive esantys žmonės įtraukiami į laivo naudojimo veiklą.

Daugeliu atvejų laivai, kuriems taikoma tokia tvarka, nėra susiję su pakrantės organizacija. Jei nėra jokios pakrantės organizacijos, nepalaikomas ir ryšys su esančiais laive žmonėmis. Vadinas nurodytas asmuo turi būti paskirtas iš įgulos narių. Kapitonas gali būti asmuo, kuris inicijuoja metinį vidaus auditą.

Administracijai ar jos vardu patikrinus, kad veikla atitinka saugaus valdymo sistemos reikalavimus, laivybos įmonei ir atitinkamai jos laivams išduodamas Atitikties dokumentas ir Saugaus valdymo liudijimas. Įmonių, kurios turi tik vieną laivą ir neturi su krantu susijusios administracijos / nevykdo veiklos, laivams išduodami Nacionaliniai saugaus valdymo liudijimai, kuriuose tai pažymima.

### **Saugaus valdymo organizavimo vadovas**

- 1. Saugos ir aplinkos apsaugos deklaracija**
- 2. Nuosavybė ir naudojimas**
- 3. Saugumas ir atsakomybė už aplinkos apsaugą**
- 4. Atsakomybė ir įgaliojimai**
- 5. Kompetencijos standartai ir rengimas**
- 6. Veiklos procedūrų kontrolinis sąrašas**
- 7. Įprasta veikla susiklosčius avarinėms situacijoms ir rengimas**
- 8. Vertinimas ir atnaujinimas**
- 9. Priežiūra**
- 10. Dokumentacija**

**Šiame vadove nustatoma būtiniausia dokumentacija.**

**Organizacijos gali ir turi pritaikyti ją geriausiai jų veiklą atitinkančiai sistemai.**

Vadovas taikomas visoms tradicinius laivus naudojančioms organizacijoms, nepaisant jų laivų plaukiojimo rajono.

## **1. Saugumo ir aplinkos apsaugos deklaracija**

Deklaraciją pasirašo įmonės aukščiausiosios grandies vadovas, kuris tuo prisiima atsakomybę už Vadove aprašytą saugaus valdymo organizavimą.

## **2. Nuosavybė**

Įmonė nurodo tokią informaciją:

- pavadinimą ir išsamų adresą;
- laivo naudotojo pavadinimą, adresą ir atsakomybės sritis, jei savininkas nėra naudotojas. Ši informacija pranešama jūrų administracijai per dokumentacijos patikrinimą.

## **3. Saugumas ir atsakomybė už aplinkos apsaugą**

Vienas asmuo turi būti atsakingas už saugaus valdymo sistemos priežiūrą ir palaikymą.

Atsakingo asmens tapatybė, jo užduotys ir pareigos turi būti užfiksuoti dokumentuose. Tas asmuo, jei tai įmanoma, turi dirbti krante įsikūrusioje organizacijoje. Turi būti aišku, kad už saugumą ir aplinką atsakingas asmuo turi turėti tiesioginį ryšį su įmonės aukščiausiosios grandies vadovu. Už saugumą ir aplinkos apsaugą atsakingas asmuo turi visą informaciją apie krante įsikūrusią organizaciją ir su saugumu bei aplinkos apsauga susijusią laivo veiklą. Įmonė užtikrina, kad atsakingas žmogus turėtų šioms užduotims įgyvendinti reikalingus išteklius.

## **4. Atsakomybė ir įgaliojimai**

Turi būti nustatyta:

- pareigybių aprašymai, kuriuose nurodoma, kaip vadove išdėstytos užduotys ir reikalavimai paskirstomi tarp pareigūnų saugaus valdymo sistemoje;
- prireikus pateikiama įmonės ir laivų organizacinė schema;
- turi būti pateiktas visapusiškos kapitono atsakomybės ir įgaliojimų aprašymas. Neturi būti jokių abejonių, kad kapitonas turi neginčijamus įgaliojimus priimti visus būtinus sprendimus dėl saugumo ir aplinkos apsaugos ir įgaliojimus prireikus paprašyti įmonės pagalbos. Kapitonas turi teisę ir galimybę nukrypti nuo saugos vadove aprašytos įprastos veiklos, jei to reikia saugumo sumetimais. Kapitonas nuolat prižiūri saugaus valdymo sistemą laive ir praneša apie jos trūkumus, jei tokių yra, atsakingam krante įsikūrusios organizacijos asmeniui.

## **5. Kompetencijos standartai ir rengimas**

Įmonė turi parengti nurodymus dėl:

- darbuotojų įdarbinimo;

Įmonė vykdo visapusišką kontrolę ir turi visą informaciją apie darbuotojų kvalifikaciją, kitą kompetenciją ir mokslinius laipsnius;

- susipažinimo su laivu ir žinių apie jį;

Įmonė užtikrina, kad nauji ir perkelti darbuotojai turėtų kiekvienoms einamoms pareigoms būtinus praktinius įgūdžius ir žinias apie laivą;

- viso personalo aukščiausio lygio parengimo saugaus valdymo organizavimo srityje.

## **6. Veiklos procedūrų kontrolinis sąrašas**

Turi būti sudaromi įprastos veiklos denyje ir variklių skyriuose kontroliniai sąrašai. Jie turi apimti tokią būtiniausią veiklą, t. y.:

- paleidimas;
- laivo judėjimas;
- įprasta veikla laivo eigos laikotarpio pabaigoje;
- kuro įpylimas į laivą;
- nuotekų talpyklos ištuštinimas;
- vandens pumpavimas iš triumų;
- atliekų tvarkymas;
- inkasavimas;
- keleivių registravimas (taikoma tik keleiviniams laivams);
- pakrovimo ir iškrovimo operacijos, jei taikoma.

Galima remtis vadovais ar kitomis atitinkamomis instrukcijomis, kurias Švedijos jūrų administracija turi turėti galimybę patikrinti.

## **7. Įprasta veikla susiklosčius avarinėms situacijoms ir rengimas**

Turi būti aprašyti įprasti darbai, kuriuos būtina atlikti susiklosčius toliau išvardytoms avarinėms situacijoms:

- laivui užplaukus ant seklumos;
- susidūrus su kitu laivu;
- kilus gaisrui;
- paliekant laivą;
- kai už borto yra žmogus;
- ligos protrūkio atveju;
- vandens taršos atveju.

Avarinių tarnybų telefonų numeriai turi būti po ranka. Turi būti pateikta informacija apie paramos grupę, jei tokia yra, veikiančią krante įsikūrusioje organizacijoje. Naudojant laivą visada turi būti galimybė jam gauti kranto paramą. Turi būti numatytas mokomųjų pratybų tvarkaraštis, o surengtos pratybos turi būti užfiksuotos dokumentuose. Jei yra krante įsikūrusi organizacija, ji taip pat turi būti įtraukta rengiant pratybas.

## **8. Vertinimas ir atnaujinimas**

Įmonė vykdo įprastą visos saugaus valdymo sistemos periodiško vertinimo veiklą. Įmonė nustato vertinimo periodiškumą, atsižvelgdama į veiklą ir jos apimtį. Vertinimas taip pat apima praktinius patikrinimus, kaip darbuotojai pritaiko savo atitinkamą kompetenciją saugaus valdymo organizavimo sistemoje. Visi atitinkami asmenys informuojami apie tokių vertinimų rezultatus, o jų aptikti trūkumai, jei tokių yra, nedelsiant ištaisomi.

Atsižvelgiant į įmones, turinčias daugiau nei vieną laivą, ar kai už saugumą ir aplinkos apsaugą atsakingo asmens laive nuolat nėra, turi būti galimybė teikti pranešimus apie sistemos trūkumus ir klaidas raštu. Pranešimų formos turi būti lengvai prieinamos tiek laive, tiek krante. Trūkumai ištaisomi nedelsiant.

Apie nelaimingus atsitikimus ir susidariusias palankias tokiems atsitikimams įvykti aplinkybes pranešama jūrų administracijos nelaimingų atsitikimų tyrimo skyriui ir įmonė juos nedelsdama ištiria. Informacija apie tyrimo rezultatus pranešama visiems įmonės laivams.

Prireikus, įprasta Saugos vadove aprašyta veikla keičiama ar papildoma, siekiant išvengti panašių nelaimių.

## **9. Priežiūra**

Aprašoma tokių laivo dalių priežiūra:

- mechanizmų;
- denio;
- švartavimo įrenginių;
- saugumo įrangos inventoriaus.

## **10. Dokumentacija**

Įmonė vykdo įprastą visų su saugaus valdymo sistema susijusių dokumentų ir visos informacijos tikrinimo veiklą. Be to, įmonė užtikrina, kad:

- atitinkamose vietose būtų galima naudotis galiojančiais dokumentais,
- dokumentų pataisymai ir pakeitimai būtų tikrinami ir patvirtinami įgalioto personalo ir
- dokumentai, kurie nebegalioja, būtų nedelsiant pašalinami.

### **III priedas**

## **Rekomendacija dėl keleivinių laivų vienos dienos kelionių iš valstybių narių vandenyse esančių įplaukimo uostų bendros praktikos, remiantis Tarybos direktyva 98/18/EB**

### **Vienos dienos kelionės iš šalių narių vandenyse esančių įplaukimo uostų**

Kylantį visuomenės susidomėjimą istorinę vertę turinčių laivų tradicinės būklės išsaugojimu ir jų kaip bendro gyvo jūros paveldo panaudojimu (Susitarimo memorandumo 5 dalis) aiškiai parodo didėjantis jūros festivalių ir renginių lankytojų skaičius. Be šių festivalių, yra ir plačiosios visuomenės poreikis ieškoti plaukiojimo istoriniais laivais patirties galimybės, net ir tada, jei ši galimybė yra nedidelė ir ribota.

Šiuo Susitarimo memorandumu leidžiama lankytis uostuose ir dalyvauti festivaliuose, paraduose ir lenktynėse, bet juo nereglamentuojamos užsienio uostuose atliekamos operacijos.

Toks visuomenės susidomėjimas buvo viena pagrindinių Susitarimo memorandumo sudarymo priežasčių. Siekiant patenkinti šio visuomeninio susidomėjimo poreikį, Susitarimo memorandumas pirmiausia turi būti pritaikytas taip, kad pakviestoji valstybė, vykdydama kontrolę ir kai jos to prašoma, išduotų leidimus su jūros festivaliais susijusiems trumpiems vienos dienos kruizams\*.

Prašymas turi būti pagrįstas nacionaliniu tradicinių laivų pažymėjimu, kuriuo patvirtinama, kad laivo saugumo būklė yra lygiavertė galiojančiuose įstatymuose nustatyta keleivinių laivų saugos būklei, ir bendru tokių įstatymų pripažinimu pagal Susitarimo memorandumą. Todėl tokiame atestavime taikomi Tarybos direktyvos 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų jūriniais vidaus maršrutais plaukiojančių keleivinių laivų techniniai reikalavimai ir eksploatavimo apribojimai, kokie taikomi, pavyzdžiui, „D“ klasės laivams.

(\*Danija susilaikė dėl rekomendacijos dėl vienos dienos kelionių paaiškinusi, kad kol kas tokios kelionės Danijoje nebus leidžiamos).

**Saugaus tradicinių laivų naudojimo Europos vandenyse pažymėjimų  
ir tradicinių laivų įgulų kompetencijos pažymėjimų  
abipusio pripažinimo susitarimo memorandumo  
priedas**

Valstybėms narėms susipažinti

**BARSELONOS CHARTIJA**

**EUROPOS CHARTIJA DĖL TRADICINIŲ PLAUKIOJANČIŲ LAIVŲ  
IŠSAUGOJIMO IR RESTAURAVIMO**

Turinys:

Barselonos chartija

Komentarai

© Europos jūrų paveldas 2003 m.

Redagavo Ingo Heidbrink



## BARSELONOS CHARTIJA

### EUROPOS CHARTIJA DĖL TRADICINIŲ PLAUKIOJANČIŲ LAIVŲ IŠSAUGOJIMO IR RESTAURAVIMO

#### Preambulė

VENECIJOS CHARTIJOJE, kuri buvo priimta 1964 m., išdėstyti paminklų ir vietovių išsaugojimo ir restauravimo principai. Ji pradedama preambule:

*„Žmonių kartų sukurti istoriniai paminklai, saugantys informaciją apie praeitį, išlieka iki šių dienų kaip gyvi šimtamečių tradicijų liudininkai. Žmonės vis geriau suvokia žmogiškųjų vertybių vienovę ir laiko senovės paminklus bendru paveldu. Pripažįstama bendra atsakomybė už jų išsaugojimą ateities kartoms. Mūsų pareiga yra perduoti juos, išlaikant visapusišką jų autentiškumą.*

*Svarbu, kad būtų susitarta dėl principų, kuriais vadovaujamasi išsaugant ir restauruojant senovinius pastatus ir kad šie principai būtų nustatyti remiantis tarptautiniu pagrindu, kai kiekviena šalis, remdamasi savo kultūra ir tradicijomis, atsako už šio plano taikymą.*

*1931 m. ATĖNŲ CHARTIJA, kurioje pirmą kartą buvo apibrėžti šie pagrindiniai principai, prisidėjo plėtojant plataus užmojo tarptautinį judėjimą, kuris įgavo konkrečią formą nacionaliniuose dokumentuose, ICOM ir UNESCO darbe ir pastarosios įsteigtame Tarptautiniame kultūros vertybių konservavimo ir restauravimo studijų centre.“*

Abiejose chartijose aptariamai sausumoje esantys paminklai ir vietovės. Jūrų paveldas jose neaptiriamas, nepaisant šių paveldo rūšių artimos giminystės. Todėl 2001 m. Barselonoje įvykusiame 4-ajame EJP kongreso susitikime nutarta pritaikyti VENECIJOS CHARTIJĄ Europos jūrų paveldui ir ji tapo žinoma kaip „BARSELONOS CHARTIJA“.

#### Apibrėžtys

##### 1 straipsnis

Plaukiojančio jūrų paveldo koncepcija apima tradicinį laivą, kuriame aptinkama savitos civilizacijos ar reikšmingų naujovių, taip pat tradicinių plaukiojimo laivais, jūreivystės bei jūrų laivybos meistriškumo pavyzdžių. Tai taikoma tiek didesniems laivams, tiek ir kuklesnių dydžių senoviniams laiveliams, kurie laikui bėgant įgavo kultūrinę reikšmę.

##### 2 straipsnis

Tradiciniai laivai turi būti saugomi, restauruojami ir panaudojami pasitelkiant mokslą, visus būdus ir galimybes, kurie gali prisidėti prie plaukiojančio jūrų paveldo tyrinėjimo ir apsaugos.

## **Tikslas**

### *3 straipsnis*

Tradicinių plaukiojančių laivų išsaugojimo ir restauravimo tikslas – išsaugoti juos kaip meno kūrinius ar kaip istorijos liudijimus ar išlaikyti tradicinius jų statymo įgūdžius.

## **Išsaugojimas**

### *4 straipsnis*

Siekiant tolesnio tradicinių plaukiojančių laivų išlikimo, būtinas nuolatinis jų išlaikymo pagrindas.

### *5 straipsnis*

Tradicinių laivų panaudojimas socialiniu požiūriu naudingiems tikslams visada palengvina jų išsaugojimą. Todėl toks panaudojimas yra pageidaujamas, tačiau tai neturėtų labai pakeisti laivo išorės išplanavimo. Pakeitimai, kuriuos lemia funkcijos pasikeitimas, turi būti daromi atsižvelgiant į šiuos apribojimus.

### *6 straipsnis*

Tradicinis laivas yra neatskiriamas nuo istorijos, kurią jis liudija, ir nuo vandens, kuriuose plaukiojo. Todėl būtų idealu, jei jo gimtasis uostas ir eksploatavimo vieta būtų jo ankstesnio panaudojimo regione.

## **Restauravimas**

### *7 straipsnis*

Restauravimo procesas yra labai speciali veikla. Jo tikslas – išsaugoti ir atskleisti tradicinių laivų estetinę, funkcinę ir istorinę vertę ir jis grindžiamas originalių medžiagų ir autentiškų dokumentų naudojimu. Bet kuriuo atveju prieš restauravimą ir jį atliekant būtinas istorinis laivo ištyrimas.

### *8 straipsnis*

Tradicinių laivų restauravimas geriausiai bus atliktas naudojant tradicines medžiagas ir metodus. Jei pasirodo, kad tradicinės medžiagos ir metodai netinkami, tradicinius plaukiojančius laivus galima sutvirtinti naudojant šiuolaikines konservavimo medžiagas, kurių veiksmingumas patvirtintas mokslo duomenimis ir patirtimi.

### *9 straipsnis*

Restauruojant tradicinius laivus nebūtina, kad laivas būtų atkurtas toks, koks jis buvo pradiniais pastatymo metais. Kai kurių laivų istorinė vertė yra didesnė vėlesniu jų ankstesnio naudojimo laikotarpiu. Restauravimas pagal bet kurį laikotarpį turi būti atliekamas tik nuodugniai ištyrus išlikusių pasirinkto laikotarpio istorinių ir techninių dokumentų kokybę.

### *10 straipsnis*

Privaloma laivybos ir saugumo įranga turi būti darniai integruota į visumą, tačiau kartu atskiriama nuo autentiškos, siekiant kad dėl restauravimo nebūtų iškraipyti meniniai ar istoriniai požymiai.

### *11 straipsnis*

Priedai negalimi, nebent leistini, jei neužgožia įdomiųjų laivo dalių, jo tradicinės struktūros ir jo kompozicijos dermės.

### *12 straipsnis*

Atliekant visus restauravimo darbus, visada turėtų būti pateikiama tiksli dokumentacija analitinių ir kritinių ataskaitų forma, iliustruota piešiniais ir (arba) nuotraukomis ir kitomis atitinkamomis informacijos priemonėmis. Juose turi būti aprašytas kiekvienas išardymo, apdirbimo, surinkimo iš naujo ir naujų dalių pridėjimo etapas, taip pat atliekant šiuos darbus nustatyti techniniai ir struktūriniai požymiai.

BARSELONOS CHARTIJĄ 2002 m. rugsėjo 28 d. Enkheizene priėmė EJP darbo grupė.

Arne Gotved  
(EJP kultūros tarybos pirmininkas)

Anders Berg  
(EJP prezidentas)

Pasirašyta 2003 m. kovo 30 d.  
*Jylland* fregatoje Ebeltofte, Danijoje

## **Barselonos chartija**

### **Komentarai**

#### **Įvadas**

Tikra yra tai, kad daugumai autentiškais išlikusių istorinių pastatų, laivų ir kitų objektų, išlikti tokiems padėjo daugiausia tai, kad jie buvo tinkamai naudojami, net ir dabartiniais laikais ir netgi tada, kai toks jų panaudojimas labai skyrėsi nuo pradinio. Neginčijama tiesa, kad nuolatinio naudojimu užtikrinama, jog šioms vertybėms būtų skiriamas finansavimas ir išlaikymas, kuris joms reikalingas ir kurio jos vertos.

O dėl pastatų, daugiau nei prieš 80 metų tai pripažino architektai. Tuo pat metu jie suprato, kad svarbu, jog bet koks naujas panaudojimas, kai objektas naudojamas netinkamai ar pakeičiamas, nesunaikintų paties objekto, kurį saugotojai stengėsi išlaikyti. Šiuo tikslu tarptautinė architektų grupė parengė gerosios patirties kodeksą ir 1931 m. paskelbė jį kaip ATĖNŲ CHARTIJĄ. Vėliau, 1964 m., ji buvo peržiūrėta, patobulinta ir paskelbta iš naujo kaip VENECIJOS CHARTIJA.

Abiejose chartijose pateikiamos istorinių pastatų saugotojams skirtos gairės dėl geriausio pastatų išsaugojimo ateities kartoms užtikrinimo. Tai, kad buvo priimtos šios gairės, padėjo gauti joms visuomenės paramą, ne tik finansinę, bet ir mokestinių nuolaidų ir lengvatinių sąlygų forma. Be to, chartijose įtvirtinti principai padarė įtaką daugeliui šiolaikinių Europos paminklosaugos įstatymų.

#### **Kodėl būtina chartija?**

Kurį laiką tradicinių laivų savininkai ir jūros istorijos srities mokslininkai siekė, kad visuomenė pripažintų, jog pastangos išlaikyti tradicinę sandarą ir eksploatavimo metodus dedamos ne siekiant asmeninio patogumo, bet visuomenės intereso labui, t. y. siekiant išsaugoti mūsų jūrų paveldą. Tikimasi, kad tokio pripažinimo išraiška taps atleidimas nuo drakoniškų ar pernelyg gausių saugumo priemonių, taip pat valstybės finansinės dotacijos ar uosto, laivybos administracijų ar mokesčių institucijų suteikiamos nuolaidos.

Suprantama, kad tokios nuolaidos turėtų būtų suteikiamos tik laivams, kurie yra pasiekę tam tikrą istorinio autentiškumo lygį ar kai nuolat naudojami autentiški, laivo istorijai svarbūs tradicinės jūreivystės metodai. BARSELONOS CHARTIJA nustatomas bazinis apsaugos kokybės lygis.

Todėl, jei pats laivas vertinamas vadovaujantis Chartijos principais ir jį eksploatuojant taikomi autentiškos jūreivystės metodai, jis įgauna šį būtinąjį autentiškumo lygį, dėl kurio jis gali būti apibūdinamas kaip tradicinis laivas.

Chartija suteiks vertingas gaires tradicinių laivų savininkams, net ir tada, kai jie nesusipažinę su bendrais istorinių paminklų ir objektų išlaikymo principais. Šių principų laikymasis galiausiai turėtų padėti padidinti jų laivų autentiškumą ir istorinę vertę. „Restauravimas, priežiūra ir naudojimas vadovaujantis BARSELONOS CHARTIJA“ turi būti nurodomojo pobūdžio.

Labiau tikėtina, kad tas laivas ar valtis, kuris gali „užsidirbti savo išlaikymui“, bus išsaugotas ateities kartoms, o ne tas, kuriam taikoma pernelyg daug apribojimų, dėl kurių savininko ištekliai gali būti išeikvoti. Dėl šios priežasties rekomenduojamas tam tikras lakstumas, kuris leistų laivui plaukti varomam burių ar garo varikliu, nesunaikinant saugotino žmogaus darbo produkto tikrosios vertės.

Iš tikrųjų, manoma, kad dėl tradicinių laivų naudojimo pagerės būsimųjų kartų lavinimas ir padidės, – o galbūt ir priklausys nuo jo – jų susidomėjimas jūrų paveldu ir, naudojant tradicinius laivus pagal Chartijos sąlygas, bus pasiektas bendras supratimas, kad tokie laivai prisideda prie visuomenės suinteresuotumo išlaikyti ir žmogaus darbo produktus, ir įgūdžius.

Europos jūrų paveldo organizacija (EJP) mano, kad tokia plaukiojančiam paveldui skirta chartija turėjo būti labai seniai priimta ir jai atitinkamai pritaikė VENECIJOS CHARTIJOS sąlygas. Tačiau reikia pažymėti, kad BARSELONOS CHARTIJOS (taip pavadintos, dėl to, kad tokios chartijos koncepcija pirmą kartą buvo aptarta ir suderinta 2001 m. Barselonoje vykusiame EJP kongrese) sąlygos buvo išplėstos, siekiant įtraukti tradicinius jūrininkų įgūdžius, kuriuos daugelis istorikų ir paminkloaugininkų laiko tokiais pat svarbiais kaip ir patys laivai.

## Komentarai dėl konkrečių BARSELONOS CHARTIJOS straipsnių

### *1 straipsnis*

„Savitos civilizacijos ar reikšmingų naujovių, taip pat tradicinių plaukiojimo laivais, jūreivystės bei jūrų laivybos meistriškumo pavyzdžiai“ gali apimti daug įvairių išskirtinių istorinių aspektų. Pavyzdžiui, tai gali apimti specialius techninius duomenis (variklis, varomoji jėga, takelažas ir t. t.), taip pat laivo dalyvavimą tam tikrame istoriniame įvykyje.

„Tradicionis plaukiojimas laivais, jūreivystė bei jūrų laivybos meistriškumas“ visų pirma susiję su tokia veikla, kuri jau nebėra įprastos jūrų veiklos dalis ir kuriai reikia specialių žinių, kurios jų toliau nebenaudojant bus pamirštos (anglimis kūrenamo katilo naudojimas, vien tik astronominė laivyba, buriavimas be pagalbinio variklio ir t. t.).

### *2 straipsnis*

Nors „išsaugojimas, restauravimas ir panaudojimas“ daugiausia turėtų būti praktinis istorinių metodų demonstravimas, šiuolaikinis mokslas, metodai ir galimybės nėra visiškai atmetami. Ilgalaikiam išsaugojimui pasitarnauti galintys mokslo tyrimų vaisiai turėtų būti naudojami ten, kur tinka. Tačiau tai nepateisina šiuolaikinių medžiagų naudojimo vien tik dėl tos priežasties, kad jas naudojant priežiūra bus lengvesnė.

### *3 straipsnis*

„Meno kūriniai“ – menas platesne prasme. Visų pirma, laivo sandara ar techninė įranga gali būti laikoma tam tikrais taikomojo meno kūriniais.

### *4 straipsnis*

–

### *5 straipsnis*

EJP mano, kad laivo „panaudojimas“ ne tik padės užtikrinti ir pateisinti laivo išlaikymą padidėjus finansavimui dėl tokio panaudojimo, bet taip pat gali padėti eksponuoti laivą platesnei visuomenei.

„Socialiniu požiūriu naudingas“ gali apimti ne tik švietėjišką elementą, bet ir komercijos plėtrą, pavyzdžiui, pramoninių ar krovininių patalpų pritaikymą keleiviams vežti.

Atsižvelgiant į „išorės išplanavimą“: Draudimu keisti „laivo išorės išplanavimą“ siekiama apsaugoti laivo išorės vaizdą. Svarbu, kad veikla, kurios imamasi siekiant užtikrinti laivo išlikimą, nesunaikintų paties norimo išsaugoti objekto. Be to, įtikinantis yra argumentas, kad kiekvienas laivo sandaros pakeitimas turėtų padėti jo savininkui grįžti prie originalaus jo projekto.

### *6 straipsnis*

Tai yra rekomendacija. Kitaip tariant, *pageidautina*, bet *nebūtina*, kad laivai plaukiotų gimtuosiuose vandenyse. Pagaliau, dėl savo paskirties laivai ir valtyys juda.

### *7 straipsnis*

Istorinis laivo tyrimas turi suteikti pagrindą bet kokiam sprendimui, kuris gali atsirasti jį restauruojant ar prižiūrint. Jo tikslas – uždrausti bet kokią restauravimą, kuris remiasi prielaida „štai koks jis turėjo būti“ ar vien tik spėliojimais.

### *8 straipsnis*

Apribojimas naudoti medžiagas, kurių „veiksmingumas buvo patvirtintas mokslo duomenimis ir patirtimi“ yra Chartijos dalis, nes bet kurių kitų medžiagų naudojimas paverstų laivą bandomąja žaidimų aikštele.

Tai negalėtų atitikti tradicinės vandens transporto priemonės, kaip ypatingo žmogaus darbo produkto, sampratos, kadangi priešingu atveju dėl nesėkmingo nepatikrintų medžiagų naudojimo prireiktų papildomo restauravimo, kuris būtų reikalingas vien dėl eksperimento, o ne dėl ilgalaikio laivo išlaikymo.

### *9 straipsnis*

Metams bėgant laivai gali keistis keičiantis jais vežamiems kroviniams ar pasikeitus jų varomajai jėgai arba dėl kurios nors kitos priežasties, net ir savo komercinio plaukiojimo laikotarpiu.

Šiame straipsnyje pritariama restauravimui pagal bet kurį tokio plaukiojimo laikotarpį.

### *10 straipsnis*

Šio straipsnio tikslas – užtikrinti, kad šiuolaikinė įranga nebūtų painiojama su laivo pradine ar tradicine įranga.

### *11 straipsnis*

Laikoma, kad šiuolaikinė saugumo ar laivybos įranga būtina saugiam tradicinio laivo eksploatavimui. Tačiau laivas turėtų būti papildomas tokiais komponentais taip, kad jie neužgožtų „įdomiųjų laivo dalių, jo tradicinės struktūros ir jo kompozicijos pusiausvyros“.

### *12 straipsnis*

Dokumentai yra neabejotinai privalomi siekiant užtikrinti ilgalaikę laivo, kaip istorinio žmogaus darbo produkto, kokybę, kadangi priešingu atveju ateityje nebus įmanoma nustatyti, kurios ypatybės vis dar išliko autentiškos, o kurios medžiagos atsirado vėliau.

Komentarus parašė dr. Ingo Heidbrink

Panaudota medžiaga, kurią pateikė David Morgan

Komentarus papildė John Robinson

2003 m. rugsėjo 3 d.



## Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships

London  
28 November 2005



**Signatories of the:**

Memorandum of Understanding on the mutual recognition of  
certificates for the safe operation of traditional ships in European  
waters and of certificates of competency for crews on traditional  
ships

.....  
For the Maritime Administration of **Denmark**

Mrs. Anne Skov Strüver,  
Head of Centre for Maritime Safety and Environmental Regulation  
Danish Maritime Authority

.....  
For the Maritime Administration of **Estonia**

Rene Sirol  
Head of Maritime Safety Division  
Estonian Maritime Administration

.....  
For the Maritime Administration of **Finland**

Captain Paavo Wihuri  
Director of Maritime Safety and Security  
Finnish Maritime Administration

.....  
For the Maritime Administration of **Germany**

Peter Escherich  
Deputy Head Maritime Safety Division  
German Federal Ministry of Transport, Building and Housing

.....  
For the Maritime Administration of **the Netherlands**

Ir. J.F. de Leeuw  
Head of the Netherlands Shipping Inspectorate  
Inspectorate Transport and Water Management  
.....

.....  
For the Maritime Administration of **Norway**

Sigurd Gude  
Deputy Director General  
Norwegian Maritime Directorate

.....  
For the Maritime Administration of **Spain**

Esteban Pacha Vicente.  
Counsellor for Transport  
Representative of Spain to IMO

.....  
For the Maritime Administration of **Sweden**

Johan Franson  
Director of Maritime Safety  
Swedish Maritime Administration

.....  
For the Maritime Administration of the **United Kingdom**

David W Wright  
Deputy Director Standards  
Maritime & Coastguard Agency

.....  
Signed at:

the Royal Institution of Naval Architects  
10 Upper Belgrave Street  
LONDON SW  
United Kingdom

on:

Monday 28 November 2005

Memorandum of Understanding  
on the mutual recognition of certificates for the safe operation  
of traditional ships in European waters and  
of certificates of competency for crews on traditional ships

## The Maritime Authorities of

Denmark  
Estonia  
Finland  
Germany  
The Netherlands  
Norway  
Spain  
Sweden  
the United Kingdom

hereinafter referred to as "the Authorities" –

(1) noting that during the past few decades an increasing public interest in keeping historically valuable ships alive has led to a range of activities in the field of maritime heritage aiming at the preservation of such ships in active use, usually for private, social or cultural purposes but also as a commercial venture;

(2) noting further that the variety of types of vessels developed under different influences of geography, culture and economy ranges from primarily sailing vessels with an auxiliary engine to power-driven vessels, many of them with steam propulsion, former fishing boats and cargo vessels as well as coastal passenger traditional ships, tugs, icebreakers, light vessels and others. Many of them are preserved, having been well maintained in public service. Figures available indicate that around 5,000 sea-going ships of historical interest and regional character have survived until now in Europe. An overwhelming majority of them have proved to be safe and seaworthy when properly maintained, equipped and operated by experienced crews;

(3) noting also that, in several countries in Northern and Western Europe, Governments have adopted standards for traditional ships with different approaches concerning the standards applicable to the construction and equipment as well as the

safe operation and the certification of crews for such ships, which causes problems during port state control;

(4) noting with appreciation the progress achieved in this field by the Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC);

(5) recognizing that the preservation of historically valuable ships in their traditional condition and their operation as a common living maritime heritage is of public interest;

(6) stating that a possible lack of modern technology on traditional ships should be compensated for by operational measures to provide an equivalent level of safety without destroying the historical character of the ships;

(7) recognizing the need to have special minimum standards different from regulations governing commercial ships, which will enable the traditional ships to comply with a level of safety that is equivalent to the safety level of modern ships subject to generally accepted international conventions, regulations, procedures and practices as well as to national law and, as far as traditional ships flying a flag of a Member State of the European Union are concerned, to binding provisions based on the EC Treaty such as Directive 98/18/EC, as amended;

(8) recognizing also that where IMO Conventions are applicable to all ships, for instance with respect to environmental issues, traditional ships have to comply with these regulations and therefore the subject will not be dealt with in this Memorandum;

(9) recognizing further, that a traditional ship as such should be used to promote traditional skills, seamanship and awareness of the maritime heritage; not to be engaged in transport on a profit base beyond the costs of operation and maintenance.

(10) convinced of the necessity, for these purposes, of mutual recognition of national certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency of crews on such traditional ships on the basis of a minimum standard adopted by the Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC) as well as of national safety certificates for traditional ships concerning construction, equipment and radio requirements;

(11) convinced further that minimum safety standards for traditional ships would enhance the safety and the unhindered navigation and strengthen the co-operation and exchange of information among owners of such ships and the Authorities -

have reached the following understanding:

#### Section 1 - Compliance

- 1.1 Each Authority is prepared to comply with the guidelines provided for by the present Memorandum.
- 1.2 Each Authority confirms that a Document of Compliance shall be issued in the format listed in Annex I. The Document of Compliance confirms that the ship complies with the requirements of its national legislation for the operation of traditional ships flying the flag of the state of that Authority and meet the guidelines provided for by the present Memorandum and its Annex II.

Each Authority is willing to recognize

- The Document of Compliance for ships classed as Traditional Ships;
- national certificates of competency of crews of traditional ships under the flag of a state whose Authority is a signatory to this Memorandum, when calling at a port or participating in races, parades and festivals in its waters, provided that the certificates for safety, the safe operation and the competency of crews are issued under the guidelines of the present Memorandum and its Annex II thereto as guidance to minimum standards subject to the amendment procedure in section 3.3 and to the generally

accepted international conventions, regulations, procedures and practices as well as to national law and, as far as traditional ships flying the flag of a Member State of the European Union are concerned, to binding provisions based on the EC Treaty such as Directive 98/18/EC.

- 1.3 The Authorities might carry out port state control inspections, which would consist in a visit on board a traditional ship in order to check whether the ship has valid certificates as referred to in section 1.2 above. Furthermore, the Authorities might satisfy themselves that the crew and the overall condition of the traditional ship including the engine room meets the generally accepted minimum standards reproduced in Annex II hereto.

In the absence of valid certificates, or if there are clear grounds for believing that the condition of a traditional ship or of its equipment or its crew does not substantially meet the requirements of the Annexes hereto, the flag state would be informed.

In the case of deficiencies which are clearly and immediately hazardous to safety, health or the environment, the Authority would ensure, except as provided for in section 1.4 below, that the hazard is removed before the traditional ship is allowed to proceed to sea. For this purpose, appropriate action would be taken, which might include detention or formal prohibition of a traditional ship to continue operating on grounds of established deficiencies which, individually or together, would render the continued operation hazardous.

- 1.4 Where deficiencies which have caused a detention as referred to in section 1.3 above cannot be rectified in the port of inspection, the Authority might allow the traditional ship concerned to proceed to the nearest appropriate repair yard available as chosen by the master and the Authority, provided that the conditions determined by the competent authority of the flag state and agreed by the Authority are complied with. Such conditions would be aimed to ensure that the traditional ship can proceed without risk to the safety

and health of the crew or risk to other ships or without being an unreasonable threat of harm to the marine environment.

- 1.5 In the case of a detention, the Authority would immediately notify the flag state Administration in writing, which includes the report of inspection.

## Section 2 - Definition

For the purposes of the present Memorandum of Understanding, “traditional ships” can be all kinds of historical ships and their replicas including those designed to encourage and promote traditional skills and seamanship, that together serve as living cultural monuments, operated according to traditional principles of seamanship and technique, and holding a Document of Compliance in the format listed in Annex I.

## Section 3 - Committee

- 3.1 A committee should be established, which should be composed of a representative of each of the participating Authorities. In addition, this committee should include designated representatives of the Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC) as observer.
- 3.2 The committee should meet on a regular basis and at such other times as it may decide under the chairmanship of an Authority, which should hand over the chairmanship to another Authority at the next meeting.
- 3.3 The committee should
  1. promote the unhindered navigation of traditional ships and resolve any major problems which might arise from port state control;
  2. develop and review procedures for the exchange of information;



3. keep under review the present Memorandum, the Annexes thereto and other matters relating to the operation of traditional ships and the effectiveness of the Memorandum, for instance the legal status of persons on board, i.e. passengers, trainees etc;
4. decide on the application for membership by other interested Maritime Authorities;
5. take full account of the specialist advice available from the EMH representatives in the committee.

#### Section 4

- 4.1 The present Memorandum is without prejudice to rights and obligations under any international convention or agreement.
- 4.2 A Maritime Authority of a European coastal state or of a coastal state of the North Atlantic Basin from North America to Europe, which complies with the standards reproduced at the Annexes hereto, might sign to the present Memorandum of Understanding with the consent of all Authorities which are already signatories to this Memorandum.
- 4.3 Termination  
A signatory might terminate his participation in the present arrangement by announcing this intention to the other signatories 90 days in advance.

#### Section 5 - Amendments

- 5.1 The MoU may be amended at a Committee meeting.
- 5.2 Each member state or observer organisation may propose amendments to the MoU. The member states shall agree on amendments by consensus.

- 5.3 Amendments that have been agreed upon at a committee meeting should come into force three months after the closure of the meeting unless prior to that date one or more member states have communicated their objection to the member state having the chair.
- 5.4 The whole MoU text, including the amendments, should be reproduced when a new version comes into force. The amended parts of the revised version should be indicated in the margin.
- 5.5 If there is a need for a prompt change of the MoU between two committee meetings, this can be done by circulating the proposed amendments for acceptance by all member states. The member state hosting the latest meeting should be responsible for circulating such amendments. Providing that there is consensus between the member states the revised MoU enters into force on the date indicated in the circulated amendments.

## Section 6 – Prior Agreement

The present Memorandum of Understanding signed in \_\_\_\_\_ on the Two Thousand And Five replaces and abrogates the Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships originally signed in Wilhelmshaven on the eighth day of September Two Thousand.

## Section 7 - Entry into force

This Memorandum of Understanding shall enter into force on the date of signature thereof.

[NAME OF MARITIME ADMINISTRATION]

**DOCUMENT OF COMPLIANCE**  
**WITH THE SPECIAL REQUIREMENTS FOR**  
**TRADITIONAL SHIPS**

Name of ship: .....

Call sign: .....

Port of registry: .....

Gross tonnage: .....

Length: .....

Year of construction: .....

IMO Number: .....  
(where applicable)Maximum number of  
persons onboard: .....

Area of operation:

Sea area (according to  
Directive 98/18/EC, as  
amended)  
when used for day trips: .....

Remarks with further restrictions or additional requirements:

THIS IS TO CONFIRM that the above mentioned vessel complies with the requirements of the  
 [Name of maritime administration] to operate as a Traditional Ship under the  
**“Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe  
 operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for  
 crews on traditional ships”.**

This document is valid until .....

Issued at .....

Date of issue.....

.....  
(Signature of authorized official issuing the certificate)

E uropean

M aritime

H eritage



Standard  
upon  
Safe Operation of Traditional Ships  
in  
European Waters  
and Standards required for  
Ship Safety Certification

AVEC LE PATRONAGE DE L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA CULTURE (UNESCO)

Executive Committee: Anders Berg, Sweden (Chairman); Thedo Fruithof, The Netherlands (Secretary); Michael von Baur, Germany (Treasurer)  
Président d'honneur: Jacques H. Chauveau  
Safety Council: Captain Jan Fock (Chairman)

President:  
Anders Berg  
Allegåtan 11  
S-57275 Figeholm / Sweden  
Tel: +46 491 31456  
Fax: +46 491 31683  
E-mail: [ssf@oskarshamn.mail.telia.com](mailto:ssf@oskarshamn.mail.telia.com)

EMH Office:  
c/o Thedo Fruithof, Secretary  
Dijkweg 222  
NL-1619 JC Andijk / The Netherlands  
Tel: +31 228 593 136  
Fax: +31 228 597 440  
E-mail: [thedo@wxs.nl](mailto:thedo@wxs.nl)

Treasurer:  
c/o Michael vom Baur  
Hinter den Fuhren 36c  
D-28790 Löhnhorst / Germany  
Tel: +49 421 622 039  
Fax: +49 421 623 867  
E-mail: [Michael.vomBaur@t-online.de](mailto:Michael.vomBaur@t-online.de)

## **Maritime Heritage as a Safety and a Cultural Commitment**

During the past few decades, an increasing public interest in keeping historically valuable ships alive has led to a range of activities in the field of maritime heritage aiming at their preservation in active use, usually for private, social, educational or cultural purposes but also as a commercial venture.

Maritime Heritage springs from many very different sources. This is evident from the variety of types of vessels developed under the several influences of geography, culture and economy. In Europe as a whole it is estimated that more than 5000 vessels of historic interest and regional character ply their home waters today. The majority of traditional ships are primarily sailing vessels. A considerable number, however, are power driven, many of them with steam propulsion. The original uses to which these preserved ships were put covers a wide range, whether engine powered or under sail. Quite a lot of former fishing boats and cargo carrying vessels exist as well as coastal passenger ships, tugs, ice breakers, light vessels, yachts, pleasure craft and others. A considerable number of them survived as a result of their use in public service. In their overwhelming majority these ships have proved to be safe and seaworthy when operated by experienced crews. They have, as a result, through the years survived until now. Old ships are things of grace and beauty and give a special atmosphere to the harbours they visit. Apart from their historical value they became the elements of the magnificent and colourful scenery characterising maritime events of today.

The European flag states of Traditional Ships flying their colours have only partly reacted to this appearance of a maritime heritage scene and this reaction is inadequate to the public impression produced. The official governmental and administrative reaction is currently restricted to some shipping administrations in north European countries, discussing or regulating the question of safety of persons on board these old ships. Very reluctantly and hesitantly some governments approach the cultural dimension of maritime heritage and the linked problems in the field of preservation such as reconstruction, maintenance, operation and last but not least financing. Outside the maritime museums, which generally do not have the financial resources to do the job as they would love to, and which in general cannot act as a ship operator, this is left to private initiative. Except for Denmark in all European countries the private initiative to preserve the maritime heritage suffers from a lack of official governmental assistance and from the absence of an administrative background which a framework in cultural politics would offer. A common basic understanding is to be developed:

1. Governments of seagoing nations have to acknowledge that sea- and freshwater patrimony is a vital part of history and presents an irreplaceable testimony upon their ethnical, commercial, technical or pleasure roots.
2. Ships, boats and other watercraft of historical interest are more than heralds of seawater and freshwater patrimony, they are the tools to transmit and teach to coming generations the skills which allowed for navigation expansion and water-connected commercial developments. These skills are the most human part of the water-borne patrimony, and as such are the most precious part.

3. In consequence governments have a duty to maintain the navigability of such ships, boats and other watercrafts of historical interest in a state as original as possible so that they might continue to transmit these skills.
4. Recognising the cultural dimension in the operation of Traditional Ships the flag states have to support and encourage the owners of watercraft of historical interest to develop their use under own responsibility without the danger of financial and fiscal disadvantages which might be induced by their restoration, maintenance and operation.

Parallel to progress in the field of safe operation of Traditional Ships European nations have to commit themselves to a common approach in preserving floating heritage and traditional seafaring.

### **Fields of Operation**

To make the efforts of reconstruction and maintenance lasting, old ships must be preserved in operation and that means for most Traditional Ships they need a new purpose to find a contribution to the costs of preservation. Only a few of them have a purpose as a stationary museum ship, belong to a navy or to other public institutions and are preserved under public subsidising. Some may exist as houseboats, smaller ones will remain as a private yacht. These possibilities are not adequate to the great public interest in maritime heritage. They do not count for the broad and deep engagement of interested people in keeping the knowledge, craftsmanship and seamanship alive, which is connected to the reconstruction, maintenance and the operation of vessels with traditional propulsion systems. The manifold maritime events in Europe could not develop their character with only stationary, nonliving ships.

An appropriate way to earn an income is to take persons on board. Traditional Ships shall not compete with passenger ships. But there are niches in which they may operate, as for instance

- carrying school classes in field training expeditions
- international sail training activities
- educational seafaring
- training on steam engines or other engines of historical value
- experience holidays with performance of traditional seamanship
- coastal sightseeing in connection with maritime events
- promotion of conferences or exhibitions including cultural events

In some niches the Traditional Ships proved to be very successful, that is

- training of young people in social competence
- rehabilitation of young persons in severe social difficulties

- promotion of sympathy among nations and improvement of international understanding
- acting as an ambassador for nations, regions and the maritime culture
- keeping the traditional seamanship in active seafaring alive.

### **Present Framework for the Operation in European-Countries**

The operation of Traditional Ships increased strongly since the 70ies mostly in the northern and western countries of the EU, where private individuals and associations form the majority of the owners and operators, while in the southern/Mediterranean countries the maritime museums are the main drivers of the idea to keep historical ships in operation. With increasing per capita income and available individual free time in the southern regions of Europe, it can be predicted that these countries will experience similar developments in the future. Today the largest fleet of operating traditional ships is located in The Netherlands, followed by Denmark, Sweden, the U.K. and Germany.

Old ships must be preserved in operation to make the efforts of reconstruction and maintenance lasting. But ships of traditional construction and use may not be compared to modern cargo and passenger ships. Operating such vessels calls for safety requirements that take account of the special conditions of their use, as distinct from the regulations governing commercial operation.

Legally, the operation of traditional ships is regulated by the applicable ship safety rules. Since the vast majority of the operating Traditional Ships were taken for "non-SOLAS-vessels" by size, type and trade and the phenomenon had not been considered during the international treaties of the last decades (too local and too small number), Traditional Ships have for long time operated under yachting rules or with special exemptions from the merchant shipping regulations.

In the past two decades, with the increasing number of ships and participants, in The Netherlands, Germany, Denmark and Sweden the national governments have implemented (or are just in the process of implementing) special safety regulations for the operation of traditional ships. These regulations have been developed jointly with the owners representatives and experts and are considering the important fact, that the safety philosophy of the SOLAS-treaty calls for continuous application of the latest technologies and developments in shipbuilding which are in many cases not matching the requirements for the preservation of floating monuments. Consequently, the principle has been followed, that safety of operation must be the subject of a concept individually tailored to the respective Traditional Ships, based of a set of basic guidelines. These rules are now proven successfully in practice. This approach is in compliance with the latest ISM-Code / ISO 9000 philosophy.

National regimes for Traditional Ships generally restrict them to national waters. For international voyages some governments agreed to accept their neighbours national rules and papers. However, especially in the Mediterranean countries there is little knowledge about other than SOLAS-rules and frequently disputes occur during port state control

actions. To call at ports of these countries a permission must be asked for. Long distance voyages of sail training ships are to be prepared under these conditions.

With the growing European integration accompanied by growing fleets of Traditional Ships the mutual acceptance of national safety rules for old ships between some European countries, thus opening these waters to old ships based on bilateral agreements, is not satisfactory any longer. The development calls for a mutual recognition of standards and a regime for common certification to be implemented by the European nations concerned in this field of shipping operation. A joint European view on the operation of Traditional Ships would be advantageous in many aspects. To find this common view and to improve the safe operation of Traditional Ships, a door between the governing cultural demands and the safety principles in international shipping is to be opened. The possible key can be found with a performance of equivalent safety in terms of construction, equipment and organisation.

### **International Standards to Improve Ship Safety**

Traditional Ships represent the culture and the technical standard of their time. Preserving them and keeping them in operation is not practicable if all rules and standards of modern shipping are to be applied. From their original construction they incorporate a large variety of safety precautions as a direct result of their type, size and usage. Their present operation as Traditional Ships, however, involves a change of use which is not necessarily compatible with their built in safety characteristics.

Differences from the safety standards of today do not imply less safety for the persons on board, if safety concepts entirely appropriate to these ships are applied. Modern technical systems and devices which conflict with the historic character of a ship can in most cases be effectively replaced by an intensive safety organisation on board such vessels. This is particularly true when the crews of Traditional Ships are considerably larger than in today's merchant ships, which will be found in almost every case. Under these operational aspects persons on board Traditional Ships must generally not be considered as passengers. With extensive instructions and safety drills under tight control they are integrated into the ship organisation, take part in the manoeuvring of the vessel and can even help in case of emergency.

This is evident from the development and introduction of tailored safety concepts for traditional ships in several European countries. Apart from technical requirements safety systems and ship operation are outlined after the seasons, the time and the radius of operation and allow for differences in weather conditions to be observed. Under the aspect of equivalent safety operational measures to compensate for technical shortcomings are to be considered under a comparison of safety elements i.e. in

- Construction
- Buoyancy
- Stability
- Propulsion



- Fire Safety
- Life saving appliances
- Safety of navigation
- Communication

Examples for a compensation of technical deficits by equipment, organisation of ship handling and by increased manpower are:

- Prohibition of smoking below decks and restriction of smoking on deck to certain areas instead of a requirement for non-combustible furniture.
- Fire fighting equipment and training of crews compensating for wooden construction below decks.
- Watchkeeping with sufficient personnel on deck, below deck and in engine rooms with non-automated machinery, including fire patrols as necessary.

In consequence the requirements for an operation in international waters must be adequate.

***What Traditional Ships lack in modern technology, must be compensated for by operational measures that ensure their safe operation without destroying their historical character.***

This compensation must amount to a level of safety performed within a safety system which is equivalent to the safety system in modern shipping.

The national safety regulations provide technical rules to perform an equivalent level of safety in terms of construction, equipment and organisation. Their aim is still to offer Traditional Ships the possibility to earn an income and thus avoid risks from deficits in ship safety.

The safety system in modern shipping is comprised within SOLAS and ISM rules. The first question to be answered is, to what extent the SOLAS regulations on construction and equipment are applicable for Traditional Ships. The second question will be, how the principles of safe operation can be adopted.

In general all ships are subject of SOLAS-rules. The exact range of application of SOLAS is determined within each chapter. After certain exemptions SOLAS is not applicable for cargo ships of less than 500 gross tonnage, ships not propelled by mechanical means, wooden ships of simple construction and pleasure yachts not operating in commercial trades. To what extent Traditional Ships can be comprised within these clauses is a question to be answered with

respect to regional or national structure of fleets or at least in every single case. For sure a great number of Traditional Ships have been small cargo vessel, most of them cargo vessels under sails, the sailing ships will be equipped with an auxiliary engine now but their main propulsion remain the sails and a great number of simply constructed wooden Traditional Ships do exist. Many Traditional Ships were originally been built as yachts, and the cultivation of maritime tradition should encompass the understanding of pleasure because it is so different from commercial trade.

Apart from such exemptions Traditional Ships are subject of SOLAS if they are considered as passenger vessels taking more than 12 passengers.

After rule 2.e the term "passenger" refers to every persons other than

*"(i). the master, the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship."*

In Traditional Ships operating internationally the persons on board will generally be covered by this definition. They are integrated into the ship operation and that means, they are engaged on the business of that ship without being employed. Under this supposition they are not to be considered as passengers and that means such Traditional Ships are no passenger ships, even if more than 12 persons are on board.

Apart from these requirements the application of SOLAS differs within the chapters. In some cases the application depends on the tonnage, chapter V is anyhow compulsory for all ships. In case a chapter of SOLAS is applicable to a certain Traditional Ship member states may allow different equipment, material, devices or instruments to be used, installed or taken on board provided that they are at least as efficient as those prescribed and their equivalence is confirmed under test or by other methods.

This interpretation of the SOLAS treaty allows the introduction of respective national regulations and agreements on specific international standards for Traditional Ships based on the principle of equivalent compensation.

To enhance safety on board Traditional Ships the question of safe operation has to be answered:

Safe ship operation is described by the

International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution  
Prevention,  
the  
ISM Code

as well as the

Standards of Training, Certification and Watchkeeping, the STCW Convention.

Adequate international minimum standards are developed by the Common European Maritime Heritage Congress by modifying the existing standards and making them applicable for Traditional Ships without leaving the system and without reduction in level.

Mutual acceptance of national regulations on construction and equipment correlated to international standards on a safety management system as well as to requirements for the competence of crews will be a base to introduce European Ship Safety Certification of Traditional Ships if established by a common understanding.

Governments opting for a common understanding on mutual recognition of safety certificates for Traditional Ships could in common accept the standards specifically

elaborated for Traditional Ships by the CEMHC Safety Council as in the same way efficient as those prescribed by SOLAS, the ISM and the STCW code. Certification based on such a recognition could also be accepted as exceptional SOLAS certification if SOLAS applies. In case of such exceptional SOLAS certification notification to IMO is compulsory. The process of notification could lead to an international acceptance and acknowledgement of these standards.

### **European Traditional Ship Safety Certification Regime**

The appropriate international system to approve safe ship management as the base for an "European Traditional Ship Safety Certification Regime" is the ISM Code, the appropriate system to approve the competence of crews is the STCW 95 convention. Under the guidance of equivalency a ship safety certification for Traditional Ships can be established from two elements:

1. An international standard on the competence of crews in Traditional Ships developed in conjunction with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers and according to the STCW (95) code, counting for the operational conditions in Traditional Ships with simple and conventional equipment but demanding a special competence in ship handling (Annex 1).
2. An international Safety Management System for Traditional Ships based on the ISM Code including a sample Safety Management Manual to give evidence of the responsibilities and procedures for safe operation in the individual ship and by the owner confirmed by a document of compliance (Annex 2).

An additional common standard leading to a common certification would meet the routine of port state controls and would enable authorities to control these standards, eliminating problems which may accompany a call at foreign ports. Common certification must follow a homogeneous safety system and must conform with a safety system introduced into international shipping. In so far the Safety Management System for Traditional Ships and the international standard of competence of crews will be an umbrella to national safety regulations and enhance safety for those ships operating in European waters.

Certification and control of these standards should be performed under a common

### **Memorandum of Understanding on the Mutual Recognition of Certificates on the Safe Operation of Traditional Ships in European waters.**

## Sources and contributions

The draft proposals in the annexes were elaborated by numerous delegates, nominated by the members of European Maritime Heritage to represent the EMH Safety Council, including private cooperation with members of the

Nautical Institute UK  
World Maritime University Malmö Sweden  
Sjöfartsverket Sweden  
Kalmar Maritime Academy Sweden  
Nautical College Enkhuizen The Netherlands  
Ministry of Transport Germany  
Ship Preservation Trust Denmark

The proposals are based on or referring to different international and European documents:

The IMO STCW 95 Convention and Code and the ISM Code.  
Approved ISM Manuals from Denmark, Sweden and the Netherlands.  
Maritime and Coast Guard Agency – UK: The ISM Code - “Draft Instructions for the guidance of Surveyors”.  
Warsash Maritime Centre UK – Commercial Yachtmaster Certificate of Competency - Course Program.  
Kalmar Maritime Academy Sweden – Deck Officer Training Course.  
Proposed regulations for competency and experience of engineers on ships with piston steam engine propulsion - Sweden.  
Yacht Skipper Certificate Ordinance Germany and connected Guidelines for Competency and Experience of Masters and Engineers in Traditional Ships (under the supervision of German Sailing Association and Common Historic Ships Commission appointed by the Ministry of Transport).  
Nautical College Enkhuizen The Netherlands – Competency of Mates and Masters in Traditional Sailing vessels – Course program and certificates approved by the Shipping Administration (Scheepvaartinspectie).

and

National Safety Regulations for Traditional ships such as

- Register Holland – The Netherlands
- The Safety of Sail Training ships – A Code of Practice and Stability Information Booklet - The Department of Transport – Marine Directorate – United Kingdom
- Guidelines to Safety of Traditional Ships based on § 6 Ship safety Ordinance, Germany
- The Technical Regulation NR. 12 (December 15<sup>th</sup> 1995) for ships worth of preservation, Denmark
- United States Sailing School and Passenger Vessel Regulations - US Coast Guard.

E uropean

M aritime

H eritage



## **Minimum Requirements for Certification**

**according to a**

## **Minimum Standard of Competence**

**for Masters, Mates and Engine Operators on  
Traditional Ships of less than 500 Gross Tonnage  
based on the STCW Convention and the STCW 95 Code  
for seagoing vessels**

AVEC LE PATRONAGE DE L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA CULTURE (UNESCO)

Executive Committee: Anders Berg, Sweden (Chairman); Thedo Fruithof, The Netherlands (Secretary); Michael von Baur, Germany (Treasurer)  
Président d'honneur: Jacques H. Chauveau  
Safety Council: Captain Jan Fock (Chairman)

President:  
Anders Berg  
Allegåtan 11  
S-57275 Figeholm / Sweden  
Tel: +46 491 31456  
Fax: +46 491 31683  
E-mail: [ssf@oskarshamn.mail.telia.com](mailto:ssf@oskarshamn.mail.telia.com)

EMH Office:  
c/o Thedo Fruithof, Secretary  
Dijkweg 222  
NL-1619 JC Andijk / The Netherlands  
Tel: +31 228 593 136  
Fax: +31 228 597 440  
E-mail: [thedo@wxs.nl](mailto:thedo@wxs.nl)

Treasurer:  
c/o Michael vom Baur  
Hinter den Führen 36c  
D-28790 Löhnhorst / Germany  
Tel: +49 421 622 039  
Fax: +49 421 623 867  
E-mail: [Michael.vomBaur@t-online.de](mailto:Michael.vomBaur@t-online.de)

## Preface

This European minimum standard for the competence of crews in Traditional Ships is developed from the operational conditions in these ships with simple and traditional equipment and considers the special competence needed to handle them.

The standard follows the principle of equivalency (Article IX) in the sense of possible adoption of educational and training arrangements, including those involving seagoing service and shipboard organisation especially adapted to **the technical situation in special types of ships**. The adoption of equivalency in this sense acknowledges the fact that

- the majority of crews in Traditional Ships are not professional sailors but start their career on board these ships or as yachtsmen.
- Traditional Ships do generally not carry cargo.
- the main propulsion is given by sails or engines of historical value both demanding for a larger number of crews as ships for trading purposes with modern technique and crews reduced to a minimum.
- Ship operation is generally restricted to a season comprising the months between May and October.
- the cultivation of maritime tradition is to be comprised within the understanding of pleasure because it is not a primary consideration in commercial trades.

Certificates shall be issued in the sense of Regulation II / 3 number 7 :

The Administration, if it considers that a ship's size and the conditions of its voyage are such as to render the application of the full requirements of this regulation and section A-II/3 of the STCW Code unreasonable or unpractical, may to that extent exempt the master and the officer in charge of a navigational watch on such a ship or class of ships from some of the requirements, bearing in mind the safety of all ships which may be operating in the same waters.

Under this provision minimum requirements for certification and minimum standards of competence are developed for ships of smaller than 24 m in length of the hull, according to the "International Tonnage Certificate", and for ships exceeding this length, both distinguished by their engagement on near-coastal voyages and beyond that area.

The standard of competence for masters and mates on ships with less than 24 m of length of the hull shall follow the national requirements for the certification of yachtsmen, as already practised by many nations, and shall be adjusted to the STCW standard in safety requirements (section A-II/5 and A-II/7).

The standard of competence for masters and mates on ships of more than 24 m of length of the hull (section A-II/6) is based on section A-II/3 of the STCW Code and counts for the STCW standard in safety requirements. The standard is adapted to the knowledge and proficiency needed for watchkeeping and command on traditional ships, especially on sailing vessels. The minimum standard of certification for masters on ships not engaged on near-coastal voyages (section A-II/8) is adjusted by elements selected from the sections A-II/1 and A-II/2 of the STCW Code.

The standard of competence for engine operators (section A-III/5) is based on section A-III/1 of the STCW Code.

# Mandatory Minimum Requirements for Certification based on Regulation II/3 and III/1 of the STCW 95 Convention

## Master and Deck Department

### **Ships engaged on near-coastal voyages**

#### **Section A-II/5**

*Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and masters on ships up to 24m length of the hull.*

#### **OFFICER IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH**

##### Standard of competence

Every candidate for certification as officer in charge of a navigational watch shall:

1. be no less than 18 years of age
2. have completed :
  - 2.1. special training, including a period of appropriate seagoing service on board traditional ships (as required by the Administration).
  - 2.2. approved education and training and meet the standard of competence as a yachtskipper under a certification as recognised by the Administration.
3. meet the standards of competence as set out in the tables
  - A-VI/1-1 (Minimum standard of competence in personal survival techniques)
  - A-VI/1-3 (Minimum standard of competence in elementary first aid)
  - A-VI/1-4 (Minimum standard of competence in personal safety and social responsibilities)
4. have basic understanding in fire fighting and fire prevention.
5. meet the applicable requirements of the regulations in chapter IV STCW Convention, as appropriate, for performing designated radio duties in accordance with the Radio Regulations.

#### **MASTER**

##### Standard of competence

Every candidate for certification as master shall:

6. be not less than 20 years of age,
7. have approved a period of appropriate seagoing service as officer on board traditional ships (as required by the Administration) and
8. meet the standard of competence as set out in the tables
  - A-VI/1-2 (Minimum standard of competence in fire prevention and fire fighting) and
  - A-VI/2-1 (Minimum standard of competence in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats)

## Section A-II/6

*Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and masters on ships of more than 24m length of the hull.*

### OFFICERS IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH.

#### Standard of competence

1. Every candidate for certification shall:
  - .1 be no less than 18 years of age
  - .2 have approved seagoing service as required by the Administration on board traditional ships as part of an approved training programme which includes on – board training which is documented in an approved training record book.  
The approved on board training which is to be documented in an approved training record book may in addition to the seagoing service be performed during the winter season on ships laid up for maintenance and repair.
2. Every candidate for certification shall:
  - 2.1. be required to provide evidence of having received appropriate approved basic training or instructions in:
    - 2.1.1. personal survival techniques as set out in table A-VI/1-1,
    - 2.1.2. fire prevention and fire fighting as set out in table A-VI/1-2,
    - 2.1.3. elementary first aid as set out in table A-VI/1-3, and
    - 2.1.4. personal safety and social responsibilities as set out in tables A-VI/1-14.
3. Every candidate for certification shall:
  - 3.1. be required to demonstrate the competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/6
  - 3.2. at least hold an appropriate certificate for performing VHF radio communication in accordance with the requirements of the Radio Regulations; and
  - 3.3. if designated to have primary responsibility for radio communications during distress incidents, hold an appropriate certificate issued or recognized under the provision of the Radio Regulations.
4. The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-II/6
5. The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-II/6 shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of officer in charge of a navigational watch on board a traditional ship.
6. Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-II/6.



## *MASTER*

### Standard of competence

1. Every candidate for certification shall:
  - .1 be no less than 20 years of age
  - .2 have approved seagoing service of not less than six months or three seasonal voyages, each voyage comprising a minimum of 40 days at sea, as officer of a navigational watch on board traditional ships.
  - .3 meet the requirements for an officer of a navigational watch on board traditional ships engaged on near-coastal voyages, and
  - .4 be required to provide evidence of knowledge and ability to carry out all the duties as master on board traditional ships engaged on near-coastal voyages
2. In addition every candidate for certification shall:
  - .1 meet the standards of competence as specified in table A-VI/2-1, minimum standard of competence in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats,
  - .2 meet the standards of competence as specified in table A-VI/4-1, minimum standards of proficiency in medical first aid, and
  - .3 shall be required to show evidence of having received training or instruction in advanced fire fighting on board traditional ships.

## **Ships not engaged on near-coastal voyages**

### **Section A-II/7**

*Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and masters on ships up to 24m length of the hull.*

#### **OFFICER IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH**

##### **Standard of competence**

Every mate in charge of a navigational watch shall at least hold a certificate as a master for ships up to 24m length of the hull engaged on near-coastal voyages.

#### **MASTER**

##### **Standard of competence**

Every candidate for certification as master shall:

1. be not less than 20 years of age,
2. have approved a period of appropriate seagoing service on board traditional ships as required by the administration as officer in charge.
3. have completed approved education and training for basic understanding of celestial navigation and radar operation in accordance with section A-II/3 and
4. meet the standard of competence as set out in the tables
  - A-VI/1-2 (Minimum standard of competence in fire prevention and fire fighting)
  - A-VI/2-1 (Minimum standard of competence in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats)
  - A-VI/4-1 (Minimum standard of proficiency in medical first aid)

## Section A-II/8

*Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and masters on ships of more than 24 m length of the hull.*

### OFFICERS IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH.

#### Standard of competence

1. Every candidate for certification shall:
  - .1 be no less than 18 years of age
  - .2 have approved seagoing service as required by the Administration on board traditional ships as part of an approved training programme which includes on – board training which is documented in an approved training record book.  
The approved on board training which is to be documented in an approved training record book may in addition to the seagoing service be performed during the winter season on ships laid up for maintenance and repair.
2. Every candidate for certification shall be required to demonstrate the competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/8, operational level.
3. The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-II/8, operational level.
4. The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-II/8 shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of officer in charge of a navigational watch on board a traditional ship.
5. Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-II/8, operational level.
6. In addition every candidate for certification shall:
  - .1 meet the standards of competence as specified in table A-VI/2-1, minimum standard of competence in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats,
  - .2 meet the standards of competence as specified in table A-VI/4-1, minimum standards of proficiency in medical first aid, and
  - .3 shall be required to show evidence of having received training or instruction in advanced fire fighting on board traditional ships.

## MASTER

### Standard of competence

1. Every candidate for certification shall:
  - .1 be no less than 20 years of age
  - .2 have approved seagoing service of not less than six months or three seasonal voyages, each voyage comprising a minimum of 40 days at sea, as officer of a navigational watch on board traditional ships. As a minimum half of the seagoing service shall been on board traditional ships not engaged on near - coastal voyages.
  - .3 meet the requirements for an officer of a navigational watch on board traditional ships engaged on near-coastal voyages, and
  - .4 be required to provide evidence of knowledge and ability to carry out all the duties as master on board traditional ships
2. Every candidate for certification shall be required to demonstrate the competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/8, management level.
3. The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-II/8, management level.
4. The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-II/8 shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of officer in charge of a navigational watch on board a traditional ship not engaged on near – coastal voyages.
5. Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-II/8, management level.
6. In addition every candidate for certification shall meet the standards of competence as specified in table A-VI/4-2, minimum standards of proficiency for persons in charge of medical care on board ship.

## *Revalidation of certificates*

### Professional competence

- 1 Continued professional competence shall be established by:
  - .1 approved seagoing service on board traditional ships, performing functions appropriate to the certificate held, for a period required by the administration during the preceding five years; or
  - .2 having performed functions considered equivalent to the seagoing service required in paragraph 1.1, or
  - .3 one of the following:
    - .3.1 passing an approved test, or
    - .3.2 successfully completing an approved course, or
    - .3.3 having completed approved seagoing service on board traditional ships, performing functions appropriate to the certificate held, for a period as required by the administration in a supernumerary capacity or in a lower rank than that for which the certificate held is valid immediately prior to taking up the rank for which it is valid.
- 2 The refresher and updating courses required shall be approved and include changes in relevant national and international regulations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment and take account of any updating of the standard of competence concerned.

**Table A-II/6 Specification of minimum standard of competence for officers in charge of a navigational watch and masters on traditional ships up to 500 Gross tonnage engaged on near - coastal voyages**

| Column 1<br>Competence                                    | Column 2<br>Knowledge, understanding<br>and proficiency                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Column 3<br>Methods for<br>Demonstrating competence                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Column 4<br>Criteria for<br>evaluating competence                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Plan and conduct a coastal passage and determine position | <p>Navigation</p> <p>Ability to determine the ship's position by the use of:</p> <p>.1 landmarks</p> <p>.2 aids to navigation, including lighthouses, beacons and buoys</p> <p>.3 dead reckoning, taking into account winds, tides, currents and estimated speed</p> <p>Thorough knowledge of and ability to use navigational charts and publications, such as sailing directions, tide tables, notice to mariners, radio navigational warnings and ship's routeing information.</p> <p>Passage planning in sailing ships under the prevailing regional and seasonal conditions and with respect to the type of sailing ship and it's manoeuvring characteristics.</p> <p>Reporting in accordance with the Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems</p> <p><i>Note:</i> This item only required for certification as master</p> | <p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 Approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p> <p>.3 approved simulator training, where appropriate</p> <p>.4 approved laboratory equipment training</p> <p>using: chart catalogues, charts including pilot charts, navigational publications, radio navigational warnings, sextant, azimuth mirror, electronic navigation equipment, echo-sounding equipment, compass</p> | <p>Information obtained from navigational charts and publications is relevant, interpreted correctly and properly applied</p> <p>The primary method of fixing the ship's position is the most appropriate to the prevailing circumstances and conditions</p> <p>The position is determined within the limits of acceptable instrument / system errors</p> <p>The reliability of the information obtained from the primary method position fixing is checked at appropriate intervals</p> <p>Calculations and measurements of navigational information are accurate</p> <p>Charts and publications selected are the largest scale on board suitable for the area of navigation and charts are corrected in accordance with the latest information available</p> |

| Column 1<br>Competence                                                   | Column 2<br>Knowledge, understanding<br>and proficiency                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Column 3<br>Methods for<br>Demonstrating competence                               | Column 4<br>Criteria for<br>Evaluating competence                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Plan and conduct a coastal passage and determine position<br>(continued) | <p><i>Navigational aids and equipment</i></p> <p>Ability to operate safely and determine the ship's position by use of all navigational aids and equipment commonly fitted on board the ships concerned</p> <p><i>Compasses</i></p> <p>Knowledge of the errors and corrections of magnetic compasses</p> <p>Ability to determine errors of the compass using terrestrial means, and to allow for such errors</p> <p><i>Meteorology</i></p> <p>Ability to use and interpret information obtained from shipborne meteorological instruments</p> <p>Knowledge of the characteristics of the various weather systems, reporting procedures and recording systems</p> <p>Ability to apply the meteorological information available</p> | Assessment of evidence obtained from approved radar navigation simulator training | <p>Performance checks and tests of navigation systems comply with manufacturer's recommendations. Good navigational practice and IMO resolutions on performance standards for navigational equipment</p> <p>Interpretation and analysis of information obtained from radar is in accordance with accepted navigational practice and takes account of the limits and accuracy levels of radar</p> <p>Errors in magnetic compasses are determined and applied correctly to courses and bearings</p> <p>Measurements and observations of weather conditions are accurate and appropriate to the passage</p> <p>Meteorological information is evaluated and applied to maintain the safe passage of the ship and in sailing ships with respect to sailing tactics and passage planning</p> |

| Column 1                           | Column 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Column 3                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Column 4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Competence                         | Knowledge, understanding and proficiency                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Methods for Demonstrating competence                                                                                                                                                                                                                                                     | Criteria for Evaluating competence                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Maintain a safe navigational watch | <p>Watchkeeping</p> <p>Thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</p> <p>Knowledge of content of the Principles to be observed in keeping a navigational watch</p> <p>Use of routeing in accordance with the General Provisions on Ship's Routeing</p> | <p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p> <p>.3 approved simulator training, where appropriate</p> <p>.4 approved laboratory equipment training</p> | <p>The conduct, handover and relief of the watch conforms with accepted principles and procedures</p> <p>A proper look-out is maintained at all times and in conformity with accepted principles and procedures</p> <p>Lights, shapes and sound signals conform with the requirements contained in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and are correctly recognized</p> <p>The frequency and extent of monitoring of traffic, the ship and the environment conforms with accepted principles and procedures</p> <p>Action to avoid close encounters and collisions with other vessels is in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea</p> <p>Decisions to adjust course and/or speed are both timely and in accordance with accepted navigation procedures</p> <p>A proper record is maintained of movements and activities relating to the navigation of the ship</p> <p>Responsibility for safe navigation is clearly defined at all times, including periods when the master is on the bridge and when under pilotage</p> |



| Column 1<br>Competence              | Column 2<br>Knowledge, understanding<br>and proficiency                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Column 3<br>Methods for<br>Demonstrating competence                                                                                                                                                                                                                                                                      | Column 4<br>Criteria for<br>Evaluating competence                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Respond to emergencies              | <p>Emergency procedures, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 precautions for the protection and safety of passengers in emergency situations</li> <li>.2 initial assessment of damage and damage control</li> <li>.3 action to be taken following a collision</li> <li>.4 action to be taken following a grounding</li> </ul> <p>In addition, the following material should be included for certification as master:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 emergency steering</li> <li>.2 arrangements for towing and for being taken in tow</li> <li>.3 rescuing persons from the sea</li> <li>.4 assisting a vessel in distress</li> <li>.5 appreciation of the action to be taken when emergencies arise in port</li> </ul> | <p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 approved in-service experience</li> <li>.2 approved training ship experience</li> <li>.3 approved simulator training, where appropriate</li> <li>.4 practical instruction</li> </ul> | <p>The type and scale of the emergency is promptly identified</p> <p>Initial actions and, if appropriate, manoeuvring are in accordance with contingency plans and are appropriate to the urgency of the situation and the nature of the emergency</p> |
| Respond to a distress signal at sea | <p>Search and rescue</p> <p>Knowledge of the contents of the IMO Merchant Ship Search, and Rescue Manual (MERSAR)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <p>Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction or approved simulator training, where appropriate</p>                                                                                                                                                                                      | <p>The distress or emergency signal is immediately recognized</p> <p>Contingency plans and instructions in standing orders are implemented and complied with</p>                                                                                       |

| Column 1<br>Competence                                                            | Column 2<br>Knowledge, understanding<br>and proficiency                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Column 3<br>Methods for<br>Demonstrating competence                                                                                                                                                                                     | Column 4<br>Criteria for<br>Evaluating competence                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Manoeuvre the ship, including ship under sails and operate small ship power plant | <p><i>Ship manoeuvring and handling</i></p> <p>Knowledge of factors affecting safe manoeuvring and handling, including rigging principles, interaction of forces in the rig and the sails</p> <p>Knowledge of ship handling under sails with respect to the type of rig, the type of sails and adoption of sail area to the prevailing conditions</p> <p>The operation of small ship power plants and auxiliaries</p> <p>Proper procedures for anchoring and mooring</p> | <p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p> <p>.3 approved simulator training, where appropriate</p> | <p>Safe operating limits of ship under sail</p> <p>Safe operating limits of ship propulsion, steering and power systems are not exceeded in normal manoeuvres</p> <p>Adjustments made to the ship's Course and speed maintain safety of navigation</p> <p>Plant, auxiliary machinery and equipment is operated in accordance with technical specifications and within safe operating limits at all times</p> |
| Ensure compliance with pollution-prevention requirements                          | <p><i>Prevention of pollution of the marine environment and anti-pollution procedures</i></p> <p>Knowledge of the precautions to be taken to prevent pollution of the marine environment and anti-pollution procedures</p> <p>Anti-pollution procedures and all associated equipment</p>                                                                                                                                                                                 | <p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p>                                                          | <p>Procedures for monitoring shipboard Operations and ensuring compliance with MARPOL requirements are fully observed</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Maintain seaworthiness of the ship                                                | <p><i>Ship stability</i></p> <p>Working knowledge of stability and trim, including principles of ship stability under sail</p> <p>Understanding of fundamental actions to be taken in the event partial loss of intact buoyancy</p>                                                                                                                                                                                                                                      | <p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p>                                                          | <p>Stability conditions comply with intact stability criteria under all conditions</p> <p>Actions to ensure and maintain the watertight integrity of the ship are in accordance with accepted practice</p>                                                                                                                                                                                                   |

| Column 1<br>Competence                             | Column 2<br>Knowledge, understanding<br>And proficiency                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Column 3<br>Methods for<br>Demonstrating competence                                            | Column 4<br>Criteria for<br>Evaluating competence                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Maintain sea-worthiness of the ship<br>(continued) | Understanding of the fundamentals of watertight integrity<br><br><i>Ship construction</i><br><br>General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names for the various parts                                                                                                                                                        | .1 approved simulator training, where appropriate<br>.2 approved laboratory equipment training |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Prevent, control and fight fires on board          | <i>Fire prevention-and fire-fighting appliances</i><br><br>Knowledge of fire prevention<br><br>Ability to organize fire drills<br><br>Knowledge of classes and chemistry of fire<br><br>Knowledge of fire-fighting system<br><br>Understanding of action to be taken in the event of fire, including fires involving oil systems                                   | Assessment of evidence obtained from approved fire-fighting training and instruction           | The type and scale of the problem is promptly identified and initial actions conform with the emergency plans for the ship<br><br>Evacuation, emergency shutdown and isolation procedures are appropriate to the nature of the emergency and are implemented promptly<br><br>The order of priority, and the levels and time – scale of making reports and informing personnel on board, are relevant to the nature of the emergency and reflect the urgency of the problem |
| Operate life-saving appliances                     | <i>Life saving</i><br>Ability to organize abandon ship drills and knowledge of the Operation or survival craft and rescue boats, their launching appliances and arrangements, and their equipment, including radio life-saving appliances, satellite EPIRBs, SARTs, immersion suits and thermal protective aids.<br><u>Knowledge of survival at sea techniques</u> | Assessment of evidence obtained from approved training and instruction                         | Actions in responding to abandon ship and survival situations are appropriate to the prevailing circumstances and conditions and comply with accepted safety practices and standards                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

| Column 1<br>Competence                           | Column 2<br>Knowledge, understanding<br>and proficiency                                                                                                                                                                                         | Column 3<br>Methods for<br>Demonstrating competence                    | Column 4<br>Criteria for<br>Evaluating competence                                                                                            |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Organize and manage the crew                     | Knowledge in integrating the persons on board into Ship organisation and Ship routine, especially in sailing ships                                                                                                                              |                                                                        |                                                                                                                                              |
| Apply medical first aid on board ship            | <p><i>Medical aid</i></p> <p>Practical application of medical guides and advice by radio, including the ability to take effective action based on such knowledge in the case of accidents or illness that are likely to occur on board ship</p> | Assessment of evidence obtained from approved training and instruction | The identification of probable cause, nature and extent of injuries or conditions is prompt and treatment minimizes immediate threat to life |
| Monitor compliance with legislative requirements | Basic working knowledge of the relevant IMO conventions concerning safety of life at sea and protection of the marine environment                                                                                                               | Assessment of evidence obtained from examination or approved training  | Legislative requirements relating to safety of life at sea and protection of the marine environment are correctly identified                 |

**Table A-II/8 Specification of minimum additional standard of competence for officers in charge of a navigational watch and for masters on traditional ships up to 500 Gross tonnage not engaged on near - coastal voyages**

**Function: Navigation at the operational level**

| <b>Column 1</b>                                                                          | <b>Column 2</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>Column 3</b>                                                                                                                                                 | <b>Column 4</b>                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Competence</b>                                                                        | <b>Knowledge, understanding and proficiency</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>Methods for Demonstrating competence</b>                                                                                                                     | <b>Criteria for evaluating competence</b>                                                                                     |
| Plan and conduct a passage and determine position                                        | <i>Celestial navigation</i><br>Ability to use celestial bodies to determine ship's position                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:<br>.1 approved in-service experience<br>.2 approved training ship experience | The position is determined within acceptable limits<br>Calculations and measurements of navigational information are accurate |
| Use the Standard Marine Navigational Vocabulary and use English in written and oral form | <i>English language</i><br>Adequate knowledge of the English language to enable the officer to use charts and other publications, to understand meteorological information and messages concerning ship's safety and operation, to communicate with other ships and coast stations and to perform the officer's duties also with a multilingual crew, including the ability to use and understand the Standard Marine Navigational Vocabulary | Examination and assessment of evidence obtained from practical instructions                                                                                     | Calculations and measurements of navigational information are accurate                                                        |
| Transmit and receive information by visual signaling                                     | <i>Visual signaling</i><br>Ability to use the International Code of Signals                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Assessment of evidence obtained from practical instruction                                                                                                      | Communications within the operator's area of responsibility are consistently successful                                       |

**Function: Navigation at the management level**

| <b>Column 1</b>                        | <b>Column 2</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Column 3</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>Column 4</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Competence</b>                      | <b>Knowledge, understanding and proficiency</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Methods for Demonstrating competence</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <b>Criteria for Evaluating competence</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Plan a voyage and conduct navigation   | <p>Voyage planning and navigation for all conditions by acceptable methods of plotting ocean tracks, taking into account, e.g. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 restricted waters</li> <li>.2 meteorological conditions</li> <li>.3 ice</li> <li>.4 restricted visibility</li> <li>.5 traffic Separation schemes</li> <li>.6 areas of extensive tidal effects</li> </ul> <p>Voyage planning in sailing ships under the prevailing regional and seasonal meteorological conditions and in context with sailing ship pilots and routeing charts</p> <p>Reporting in accordance with the Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems</p> | <p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 approved in-service experience</li> <li>.2 approved simulator training, where appropriate</li> <li>.3 approved laboratory equipment training</li> </ul> <p>using: chart catalogues, charts including pilot charts, navigational publications and ship</p> | <p>The equipment, charts and nautical publications required for the voyage are enumerated and appropriate to the safe conduct of the voyage</p> <p>The reasons for the planned route are supported by facts and statistical data obtained from relevant sources and publications</p> <p>Positions, courses, distances and time calculations are correct within the accepted accuracy standards for navigational equipment</p> <p>All potential navigational hazards are accurately identified</p> |
| Determine and allow for compass errors | Ability to determine and allow for errors of the magnetic compass                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 approved in-service experience</li> <li>.2 approved simulator training, where appropriate</li> <li>.3 approved laboratory equipment training</li> </ul> <p>using: celestial observations and terrestrial bearings</p>                                     | The method and frequency of checks for errors of magnetic compasses ensures accuracy of information                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

**Function: Navigation at the management level** (continued)

| <b>Column 1</b>                               | <b>Column 2</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Column 3</b>                                                                                                                                                                     | <b>Column 4</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Competence</b>                             | <b>Knowledge, understanding and proficiency</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Methods for Demonstrating competence</b>                                                                                                                                         | <b>Criteria for Evaluating competence</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Forecast weather and oceanographic conditions | <p>Ability to understand and interpret a synoptic chart and to forecast area weather, taking into account local weather conditions and information received by weather fax</p> <p>Knowledge of the characteristics of various weather systems, including tropical revolving storms and avoidance of storm centres and the dangerous quadrant</p> <p>Knowledge of ocean current Systems</p> <p>Ability to calculate tidal conditions</p> <p>Use all appropriate navigational publications on tides and currents</p> | <p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved laboratory equipment training</p> | <p>The likely weather conditions predicted for a determined period arc based on all available information</p> <p>Actions taken to maintain safety of navigation minimize any risk to safety of the ship</p> <p>Reasons for intended action arc backed by statistical data and observation s of the actual weather conditions</p> |
| Respond to navigational emergencies           | <p>Precautions when beaching a ship</p> <p>Action to be taken if grounding is imminent, and after grounding</p> <p>Refloating a grounded ship with and without assistance</p> <p>Action to be taken if collision is imminent and following a collision or impairment of the watertight integrity of the hull by any cause</p> <p>Assessment of damage control</p> <p>Emergency steering</p> <p>Emergency towing arrangements and towing procedures</p>                                                             | <p>Examination and assessment of evidence obtained from practical instructions, in-service experience and practical drills in emergency procedures</p>                              | <p>The type and scale of any problem is promptly identified and decisions and actions minimize the effects of any malfunction of the ship's systems</p> <p>Communications arc effective and comply with established procedures</p> <p>Decisions and actions maximize safety of persons on board</p>                              |

**Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the management level**

| <b>Column 1</b>                                                                                                                                        | <b>Column 2</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Column 3</b>                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Column 4</b>                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Competence</b>                                                                                                                                      | <b>Knowledge, understanding and proficiency</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Methods for Demonstrating competence</b>                                                                                                                                                                                                                 | <b>Criteria for Evaluating competence</b>                                                                                                                                                                                                                                         |
| Monitor and control compliance with legislative requirements and measures to ensure safety of life at sea and the protection of the marine environment | <p>Knowledge of international maritime law embodied in international agreements and conventions</p> <p>Regard shall be paid especially to the following subjects:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 certificates and other documents required to be carried on board ships by international conventions, how they may be obtained and their period of validity</li> <li>.2 responsibilities under the relevant requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea</li> <li>.3 responsibilities under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</li> <li>.4 maritime declarations of health and the requirements of the International Health Regulations</li> <li>.5 responsibilities under the international instruments affecting the safety of the ship, passengers and crew</li> <li>.6 methods and aids to prevent pollution of the marine environment by ships</li> <li>.7 national legislation for implementing international agreements and conventions</li> </ul> | <p>Examination and assessment of evidence obtained from practical instructions and from one or more of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 approved in-service experience</li> <li>.2 approved training ship experience</li> </ul> | <p>Procedures for monitoring operations and maintenance comply with legislative requirements</p> <p>Potential non-compliance is promptly and fully identified</p> <p>Planned renewal and extension of certificates ensures continued validity of surveyed items and equipment</p> |



**Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the management level (continued)**

| <b>Column 1</b>                                                                                                                                     | <b>Column 2</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>Column 3</b>                                                                                                            | <b>Column 4</b>                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Competence</b>                                                                                                                                   | <b>Knowledge, understanding and proficiency</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <b>Methods for Demonstrating competence</b>                                                                                | <b>Criteria for Evaluating competence</b>                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Maintain safety and security of the ship's crew and passengers and the operational condition of life-saving, fire-fighting and other safety systems | <p>Organization of fire and abandon ship drills</p> <p>Maintenance of operational condition of life-saving, fire-fighting and other safety systems</p> <p>Actions to be taken to protect and safeguard all persons on board in emergencies</p> <p>Actions to limit damage and save the ship following a fire, explosion, collision or grounding</p> | Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction and approved in-service training and experience | Procedures for monitoring fire-detection and safety systems ensure that all alarms are detected promptly and acted upon in accordance with established emergency procedures                                                                                                                 |
| Organize and manage the crew                                                                                                                        | A knowledge of personnel management, organization and training on board ship                                                                                                                                                                                                                                                                        | Examination and assessment of evidence obtained from approved training                                                     | <p>The crew are allocated duties and informed of expected standards of work and behavior in a manner appropriate to the individuals concerned</p> <p>Training objectives and activities are based on an assessment of current competence and capabilities and operational requirements.</p> |

## Engine Department

### Section A–III/5

*Mandatory minimum requirements for certification of engine operators in charge of engine powered traditional ships*

#### Education and training

- 1 The education and training required shall include training in mechanical and electrical workshop skills relevant to the duties of an engine operator.

#### On board training

- 2 Every candidate for certification as engine operator on traditional ships engine powered shall follow an approved programme of on-board training which:
  - 1 ensures that during the required period of service the candidate receives systematic practical training and experience in the tasks, duties and responsibilities of an engine operator.
  - 2 is closely supervised and monitored by a qualified and certificated engine operator aboard the ships in which the approved service is performed; and
  - 3 is adequately documented in an approved training record book,

#### Standard of competence

- 3 Every candidate for certification as engine operator on traditional ships engine powered shall be required to demonstrate ability to undertake, at the operational level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A – III / 5
- 4 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A – III / 5.
- 5 The level of knowledge of the subject listed in column 2 of table A – III / 5 shall be sufficient for engine operators on different kinds of propulsion machinery's.
- 6 Every candidate for certification for service in ships in which steam boilers do not form part of their machinery may omit the relevant requirements of table A - III /5. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for service on ships in which steam boilers form part of ship's machinery until the engine operator meets the standard of competence in the items omitted table A – III / 5. Any such limitation shall be stated on the certificate.
- 7 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence.

#### Periods of Practical Training and Experience

The approved on board training, which is to be documented in an approved training record book, may in addition to the seagoing service be performed during the winter season on ships laid up for maintenance and repair.

**Specification of standards of competence required for engine operators on Traditional Ships  
based on  
Table A III / 1 of the STCW 95 Code**

**Function: Marine engineering at the operational level**

| <b>Column 1</b>                                                                                                             | <b>Column 2</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Competence</b>                                                                                                           | <b>Knowledge, understanding and proficiency</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Use appropriate tools for repair operations typically performed on ships                                                    | Characteristics and limitations of materials used in repair of ships equipment<br>Characteristics and limitations of processes used for repair<br>Properties and parameters considered in the repair of systems and components<br>Application of safe working practices in the workshop environment                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Use hand tools and measuring equipment for dismantling, maintenance, to repair and reassemble shipboard plant and equipment | Interpretation of machinery drawings and handbooks<br>Operational characteristics of equipment and systems                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Use hand tools, electrical and electronic measuring and test equipment for fault finding, maintenance and repair operations | Safety requirements for working on shipboard electrical systems<br>Operational characteristics of shipboard electrical systems and equipment<br>Operation of electrical test and measuring equipment                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Maintain a safe engineering watch                                                                                           | Thorough knowledge of Principles to be observed in keeping an engineering watch, including:<br><br>.1 duties associated with taking over and accepting a watch<br>.2 routine duties undertaken during a watch<br>.3 maintenance of the machinery space log-book and the significance of the readings taken<br>.4 duties associated with handing over a watch<br><br>Safety and emergency procedures;<br>change-over of remote to local control of all systems<br>Safety precautions to be observed during a watch and immediate actions to be taken in the event of fire or accident, with particular reference to oil systems |
| Operate main and auxiliary machinery and associated control systems                                                         | Main and auxiliary machinery:<br>.1 preparation of main machinery and preparation of auxiliary machinery for operation<br>.2 operation of steam boilers, including combustion systems<br>.3 methods of checking water level in steam boilers and action necessary if water level is abnormal<br>.4 location of common faults in machinery and plant in engine and boiler rooms and action necessary to prevent damage                                                                                                                                                                                                          |
| Operate pumping systems and associated control systems                                                                      | Pumping systems:<br>.1 routine pumping operations<br>.2 operation of bilge and ballast pumping systems                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

Function: Electrical, electronic and control engineering at the operational level

| <b>Competence</b>                                              | <b>Knowledge, understanding and proficiency</b>                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Operate alternators, generators and control systems            | Generating plant:<br>.1 Appropriate basic electrical knowledge and skills<br>.2 Preparing, starting and changing over alternators or generators<br>.3 Location of common faults and action to prevent damage<br>Control systems:<br>Location of common faults and action to prevent damage                            |
| Maintain marine engineering systems, including control systems | Marine systems:<br>Appropriate basic mechanical knowledge and skills<br>Safety and emergency procedures:<br>Safe isolation of electrical and other types of plant and equipment required before personnel are permitted to work on such plant or equipment<br>Undertake maintenance and repair to plant and equipment |

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level

| <b>Competence</b>                                        | <b>Knowledge, understanding and proficiency</b>                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ensure compliance with pollution-prevention requirements | Prevention of pollution of the marine environment:<br><br>Knowledge of the precautions to be taken to prevent pollution of the marine environment<br><br>Anti pollution procedures and all associated equipment                                                                                                    |
| Maintain seaworthiness of the ship                       | Ship stability:<br><br>Understanding of the fundamentals of watertight integrity<br><br>Understanding of fundamental actions to be taken in the event of water ingress<br><br>Ship construction:<br><br>General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names for the various parts |
| Prevent, control and fight fires on board                | Fire prevention and fire-fighting appliance:<br><br>Knowledge of fire prevention<br><br>Ability to organise fire drills<br><br>Knowledge of classes of fire<br><br>Knowledge of fire-fighting systems<br><br>Action to be taken in the event of fire, including fires involving oil systems                        |
| Operate life-saving appliances                           | Life-saving:<br><br>Knowledge of the operation of survival craft, their launching appliance and arrangements, and their equipment.<br><br>Knowledge of survival at sea techniques                                                                                                                                  |
| Monitor compliance with legislative requirements         | Basic working knowledge of the relevant IMO conventions concerning safety of life at sea and protection of the marine environment                                                                                                                                                                                  |

E uropean

M aritime

H eritage



**Guidance for the Implementation of a  
Safety Management System for the Operation  
of  
Traditional Ships**

**based on the**

**International Safety Management**

**I S M**

**Code**

**AVEC LE PATRONAGE DE L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA CULTURE (UNESCO)**

Executive Committee: Michael von Baur, Germany (President); Captain Hendrik Boland The Netherlands (Vice-President); Thedo Fruithof, The Netherlands (Secretary);  
John Robinson, Britain  
Président d'honneur: Anders Berg (Sweden)

President:  
Michael vom Baur  
Querstrasse 8  
D 18211 Admannshagen./Germany  
Tel: +49.39203.22902  
Fax +49.30203.74930  
E-mail: Michael.vom Baur@t-online.de

EMH Office:  
c/o Thedo Fruithof, Secretary  
Dijkweg 222  
NL-1619 JC Andijk / The Netherlands  
Tel: +31 228 593 136  
Fax: +31 228 597 440  
E-mail: thedo@wxs.nl

Safety Vouncil  
Captain Jan Fock (Chairman)  
Fischers Allee 44  
D-22763 Hamburg / Germany  
Tel: +49.40.3905124  
Fax: +49.40.36006834  
E-mail: jan.fock@onlinehome.de

## **Guidance for the Application of a Safety Management System for the Operation of Traditional Ships**

This guidance applies for traditional vessels up to 500 gross tonnage

The MoU states (under No 6) that a possible lack of modern technology on traditional ships should be compensated for by operational measures to provide an equivalent level of safety without destroying the historical character of the ships. To achieve a corresponding safety management system requires making full use of the flexibility incorporated in the ISM Code.

Traditional ships cannot fulfil the modern requirements for safety because of their traditional design and building. The lack of fulfilling modern requirements shall be compensated by other technology, which will give an adequate level of safety. If other technology cannot be applied, operational matters shall be introduced to achieve the required level of safety. The implementation of a safety management system according to the ISM Code shall be the documentation of the validity of such operational measures.

From construction and shipbuilding traditional vessels are of very individual character, which is to be preserved. Generalised technical rules will often not apply. Other technical measures shall be applied to achieve the same level of safety. If other technology cannot be applied, operational measures shall be introduced to achieve the required level of safety. The implementation of a safety management system has to count for these conditions. The implementation of the system shall therefore be performed and controlled by the ship-owner and audited by the maritime administration. When preparing such implementation the maritime administration shall involve persons or organisations that are familiar with the characteristics of the vessels.

In any case master and crew must be enabled to develop their specific safety procedures and to perform the result in the inaugural audit to the officer from the maritime administration. The system will be documented in the Safety Management Manual. The elaboration of the manual can be supported by a skeleton manual covering generalised characteristic safety procedures in traditional ships (such as steamers and sailing vessels). The development of a skeleton manual by EMH is recommended by the committee and shall be presented for acceptance. Structure and description of the contents of the manual shall follow the committee's proposal.

The description of safety procedures shall focus on how persons on board are integrated into the operation of the ship.

To a large extent vessels falling under such a regime are not linked to a shore based organisation. In case no shore based organisation exists a link to those on board is not appropriate. This means that a designated person shall be appointed among crew members. The master can be the person to initiate the annual internal audit.

After verification by or on behalf of the Administration that activities comply with the safety management system a DOC and a SMC shall be issued to the shipping company respectively its vessels. For companies that only operate one ship and have no land-based administration/activities, such ships will be issued with a national Safety Management Certificate stating so.

## **Manual for the Safety Management Organisation**

- 1. Safety and Environment Protection Declaration**
- 2. Ownership and Operation**
- 3. Safety and Environmental Responsibility**
- 4. Responsibility and Authority**
- 5. Standards of Competence and Training**
- 6. Checklists for Operational Procedures**
- 7. Emergency Routines and Training**
- 8. Evaluation and Updating**
- 9. Maintenance**
- 10. Documentation**

**This guidance outlines the minimum of documentation necessary. Organisations may and shall adapt it to the system suiting their actual activities best.**

The manual is applicable to all organisations operating traditional ships, irrespective of sailing area.



## **1. Safety and Environment Protection Declaration**

The declaration shall be signed by the top manager of the company, who with that takes the responsibility for the safety management organisation described in the manual.

## **2. Ownership**

The following shall be stated by the company:

- Name and full address.
- Operator's name, address and fields of responsibility, in case the owner is not the operator. This shall be reported to the Maritime Administration at the review of the documentation.

## **3. Safety and Environment Responsibility**

One person shall be responsible for supervision and maintenance of the safety management system.

The identity of the responsible person, tasks and responsibilities shall be documented. The person shall if possible be within the land-based organisation. It shall be evident that the person responsible for safety and environment has got direct contacts with the top manager of the company. The person responsible for safety and environment shall have full knowledge of the land-based organisation and the ships' operations concerning safety and environment protection. The company shall ensure that requisite resources to carry out these tasks have been given the responsible person.

## **4. Responsibility and Authority**

The following shall be laid down:

- Job descriptions showing how tasks and requirements of the manual are distributed among the officials in the safety management system.
- If needed, an organization plan of company and ships shall be presented.
- A description of the master's comprehensive responsibility and authority shall be available. It shall be beyond all doubts that the master has the incontestable authority to make all necessary decisions concerning safety and environmental protection and have the authority to request the company's support, if needed. The master shall have the right and possibility to deviate from the routines of the safety manual if needed for safety reasons.  
The master shall continually look over the safety management system onboard and report deficiencies, if any, to the person responsible in the shore-based organization.

## **5. Standards for Competence and Training**

In the company there shall be directions for

- Recruitment of personnel.  
The company shall have full control and knowledge of the qualifications, other competences and doctor's certificates of the personnel.
- Familiarity and ship knowledge.  
The company shall ensure that new and transferred employees have got the practical skills and knowledge of the ship required for each position.
- Advanced training for all personnel in the safety management organization.

## **6. Checklists for Operational Procedures**

Checklists shall be made for routines on deck and in engine rooms. The following shall be comprised as a minimum:

- Start up
- When in operation
- Routines at the end of a working period.
- Bunkering
- Emptying of sewage tank
- Bilge-water pumping
- Waste management
- Anchoring
- Registration of passengers (passenger ships only)
- Loading and unloading operations, if applicable.

Reference can be made to manuals or other appropriate instructions, available to be checked by the Swedish Maritime Administration.

## **7. Emergency Routines and Training**

Routines for the below listed emergency situations shall be made, as a minimum:

- Grounding
- Collision
- Fire
- Abandoning ship
- Man over board
- Sickness
- Water pollution

Emergency phone numbers shall be at hand. A supportive group, if any, in the shore-based organization shall be presented. Support from shore shall always be available when the ship is in operation. Drills shall be scheduled and performed. Drills shall be noted. In case there is a shore-based organization it shall also be included in the performance of the drills.

## **8. Evaluation and Updating**

The company shall have routines for periodic evaluations of the complete safety management system. The company shall decide the interval, considering activity and scope. The evaluation shall also comprise checks in practice of the staff's application of their respective competence within the safety management organization. All persons involved shall be informed about the result of such evaluations and deficiencies, if any, shall be rectified at once.

In companies with more than one ship or where a safety and environment responsible person is not always on board it shall be possible to make reports in writing about deficiencies and faults in the system. Forms shall be easily accessible on board and ashore. Deficiencies shall be corrected immediately.

Accidents and near-accidents shall be reported to the Casualty Investigation Division of the Maritime Administration and be investigated without delay within the company. Information regarding the results shall be made known to all the company's ships.

If needed the routines described in the safety manual shall be altered or extended in order to prevent similar accident.

## **9. Maintenance**

The following sections of the ship's maintenance shall be described:

- Machinery
- Deck
- Docking
- Inventory of safety equipment

## **10. Documentation**

The company shall keep routines for checking of all documents and all information included in the safety management system. Furthermore, the company shall ensure that:

- documents in force shall be available at relevant places,
- alterations and changes in documentation shall be checked and approved by authorized personnel, and
- documentation which is no longer in force shall immediately be withdrawn.

E uropean

M aritime

H eritage



**Recommendation for a Common Practice  
for the  
Performance of Day Trips from Ports of Call  
in the Waters of the Member Countries  
based on the  
EU Directive 1998/18 of the Council  
for Passenger Vessels**

28<sup>th</sup> November 2005

28th November 2005

AVEC LE PATRONAGE DE L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA CULTURE (UNESCO)

Executive Committee: Michael von Baur, Germany (President); Captain Hendrik Boland The Netherlands (Vice-President); Thedo Fruithof, The Netherlands (Secretary);  
John Robinson, Britain  
Président d'honneur: Anders Berg (Sweden)

President:  
Michael vom Baur  
Querstrasse 8  
D 18211 Admannshagen./Germany  
Tel: +49.39203.22902  
Fax +49.30203.74930  
E-mail: Michael.vom Baur@t-online.de

EMH Office:  
c/o Thedo Fruithof, Secretary  
Dijkweg 222  
NL-1619 JC Andijk / The Netherlands  
Tel: +31 228 593 136  
Fax: +31 228 597 440  
E-mail: thedo@wxs.nl

Safety Vouncil  
Captain Jan Fock (Chairman)  
Fischers Allee 44  
D-22763 Hamburg / Germany  
Tel: +49.40.3905124  
Fax: +49.40.36006834  
E-mail: jan.fock@onlinehome.de

## Performance of Day Trips from Ports of Call in the Waters of the Member Countries

The increasing public interest in the preservation of historically valuable ships in their traditional condition and their operation as common living maritime heritage (MoU clause 5) is clearly expressed by the attendance of an increasing number of visitors to maritime festivals and events.

Along with these festivals it is a broad public demand to find a possibility to experience historical ships in operation, even if this possibility is small and restricted.

The present MoU allows for calls at ports and for participation in festivals, parades and races, but it does not deal with operations based in a foreign port.

The above mentioned increase in public interest had been one of the important reasons to establish the MoU. In order to meet the demands of this public interest, the MoU shall in a first step be accommodated that way that under supervision and upon application the guest state issues permits for short trip day cruises in connection with maritime festivals\*.

The application shall be based on a national certificate for traditional ships, confirming an equivalent safety status to passenger ships in existing legislation, and the common recognition of such legislation under the MoU. Technical requirements and operational restrictions for such a certification shall therefore be taken from the Directive 1998/18 of the European Parliament and the Council on passenger vessel in domestic waters as e.g. for vessels in category D.

(\* Denmark reserved its position on the recommendation for day trips and explained, that for the time being Denmark would not allow for such.)

28th November 2005

### AVEC LE PATRONAGE DE L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA CULTURE (UNESCO)

Executive Committee: Michael von Baur, Germany (President); Captain Hendrik Boland The Netherlands (Vice-President); Thedo Fruithof, The Netherlands (Secretary);  
John Robinson, Britain  
Président d'honneur: Anders Berg (Sweden)

President:  
Michael vom Baur  
Querstrasse 8  
D 18211 Admannshagen./Germany  
Tel: +49.39203.22902  
Fax +49.30203.74930  
E-mail: Michael.vom Baur@t-online.de

EMH Office:  
c/o Thedo Fruithof, Secretary  
Dijkweg 222  
NL-1619 JC Andijk / The Netherlands  
Tel: +31 228 593 136  
Fax: +31 228 597 440  
E-mail: thedo@wxs.nl

Safety Vouncil  
Captain Jan Fock (Chairman)  
Fischers Allee 44  
D-22763 Hamburg / Germany  
Tel: +49.40.3905124  
Fax: +49.40.36006834  
E-mail: jan.fock@onlinehome.de

## **Attachment**

to the

Memorandum of Understanding  
on the mutual recognition of certificates for the safe operation  
of traditional ships in European waters and  
of certificates of competency for crews on traditional ships

for the information of member states.

---



## **THE BARCELONA CHARTER**

### **EUROPEAN CHARTER FOR THE CONSERVATION AND RESTORATION OF TRADITIONAL SHIPS IN OPERATION**

Contents:  
The Barcelona Charter  
Commentary

© European Maritime Heritage 2003

Edited by: Ingo Heidbrink

Implemented into the Memorandum of Understanding 28<sup>th</sup> November 2005

---

# **THE BARCELONA CHARTER**

## **EUROPEAN CHARTER FOR THE CONSERVATION AND RESTORATION OF TRADITIONAL SHIPS IN OPERATION**

### **Preamble**

The VENICE CHARTER was created in 1964 as a statement of principles for the conservation and restoration of monuments and sites. It opens with the preamble:

*"Imbued with a message from the past, the historic monuments of generations of people remain to the present day as living witnesses of their age-old traditions. People are becoming more and more conscious of the unity of human values and regard ancient monuments as a common heritage. The common responsibility to safeguard them for future generations is recognized. It is our duty to hand them on in the full richness of their authenticity.*

*It is essential that the principles guiding the preservation and restoration of ancient buildings should be agreed and be laid down on an international basis, with each country being responsible for applying the plan within the framework of its own culture and traditions.*

*By defining these basic principles for the first time, the ATHENS CHARTER of 1931 contributed towards the development of an extensive international movement which has assumed concrete form in national documents, in the work of ICOM and UNESCO and in the establishment by the latter of the International Centre for the Study of the Preservation and the Restoration of Cultural Property".*

Both Charters focus on monuments and sites ashore. Maritime heritage is not covered despite its close affinity. Therefore the 4th EMH Congress, meeting in Barcelona in 2001, resolved to adapt the VENICE CHARTER for maritime heritage in Europe, to be known as the "BARCELONA CHARTER".

### **DEFINITIONS**

**ARTICLE 1.** The concept of maritime heritage afloat embraces the single traditional ship in which is found the evidence of a particular civilisation or significant development as well as traditional sailing, seamanship and maritime workmanship. This applies both to larger ships and to more modest craft of the past, which have acquired cultural significance with the passing of time.

**ARTICLE 2.** The preservation, restoration and operation of traditional ships must have recourse to all the sciences, techniques and facilities, that can contribute to the study and safeguarding of the maritime heritage afloat.

## **AIM**

*ARTICLE 3.* The intention in preserving and restoring traditional ships in operation is to safeguard them whether as works of art, as historical evidence or for perpetuating traditional skills

## **PRESERVATION**

*ARTICLE 4.* It is essential for the continued survival of traditional ships in operation that they be maintained on a permanent basis.

*ARTICLE 5.* Making use of traditional ships for some socially useful purpose always facilitates their preservation. Such use is therefore desirable but it must not significantly change the exterior layout of the ship. Modifications demanded by a change of function should be kept within these limits.

*ARTICLE 6.* A traditional ship is inseparable from the history to which it bears witness and from the waters it sailed. Therefore its homeport and area of operation ideally should be in the regions of its former usage.

## **RESTORATION**

*ARTICLE 7.* The process of restoration is a highly specialised operation. Its aim is to preserve and reveal the aesthetic, functional, and historic value of traditional ships and is based on respect for original material and authentic documents. The restoration in any case must be preceded and accompanied by a historical study of the ship.

*ARTICLE 8.* The restoration of traditional ships will best be accomplished by means of traditional materials and techniques. Where traditional materials or techniques prove inadequate, the consolidation of traditional ships in operation can be achieved by the use of modern materials for conservation, the efficacy of which has been shown by scientific data and proved by experience.

*ARTICLE 9.* The restoration of a traditional ship does not require that the ship shall be restored to the original building year. Some ships have a great historical value in a later period of their former time of working. Restoration to any period should be executed only after thorough consideration of the quality of the historical and technical documentation available for the chosen period.

*ARTICLE 10.* Obligatory navigation- and safety equipment must integrate harmoniously with the whole, but at the same time must be distinguishable from the original so that restoration does not falsify the artistic or historic evidence.

*ARTICLE 11.* Additions cannot be allowed except in so far as they do not detract from the interesting parts of the ship, its traditional setting and the balance of its composition.



*ARTICLE 12.* In all works of restoration there should always be precise documentation in the form of analytical and critical reports, illustrated with drawings and/or photographs and other appropriate media. Every stage of the work of dismantling, treatment, reassembly and addition of new parts, as well as technical and structural features identified during the course of the work, should be included.

The BARCELONA CHARTER as adopted by the EMH Working Group  
28th of September 2002 in Enkhuizen.

Arne Gotved  
(Chairman EMH Cultural Council)

Anders Berg  
(President EMH)

Signed March 30th 2003  
on board Fregatten *Jylland*, Ebeltoft DK

---

## **The Barcelona Charter – Commentary –**

### **INTRODUCTION**

It is a matter of fact that the majority of historic buildings, ships and other items, which have survived intact, have done so largely because they have been put to good use, even in recent years and even when that use is very different from the original. The inescapable fact is that continued use ensures that these treasures receive the funding and upkeep they require and deserve.

This was recognised more than 80 years ago by architects in respect of buildings. At the same time, they realised that it was important that any new usage did not destroy the very thing its curators were trying to save, whether by misuse or modification. To this end, an international group of architects and museum technicians drew up a code of best practice and published it in 1931 as the ATHENS CHARTER. This was subsequently reviewed and improved in 1964 when it was re-issued as the VENICE CHARTER.

Both Charters provided guidelines for those in charge of historic buildings how best to ensure their preservation for the future. The adoption of these guidelines has helped them to gain public support, not only in funding but also in tax concessions and other preferential treatment. Furthermore, the Charters' principles have influenced most of today's European laws on the protection of monuments.

## WHY HAVE A CHARTER?

For some time, the owners of traditional vessels and historians working in the field of maritime history have sought public recognition that adherence to traditional designs and methods of operation are undertaken, not for personal convenience, but in the public interest, i.e. the preservation of our maritime heritage. Hopefully such recognition should be reflected in exemption from draconian or superfluous safety measures as well as in public grant-funding or concessions from harbour, navigation or tax authorities.

Naturally such concessions should be granted only to vessels which achieve a certain level of historical authenticity, or where authentic techniques of traditional seamanship relevant to the vessel's history are regularly employed. The BARCELONA CHARTER provides a base-level for safeguarding quality. Consequently, if the vessel itself is treated in accordance with the principles of the Charter, and authentic seamanship procedures are employed in operating the vessel, it will attain this minimum level of authenticity which qualifies it as a traditional vessel.

The Charter will provide useful guidelines to owners of traditional vessels, even if they are not familiar with the general principles of keeping historic monuments and objects. Observance of these should ultimately enhance the authenticity and therefore the historic value of their vessels. "Restoration, maintenance, and operation according to the BARCELONA CHARTER" shall be indicative of quality.

A ship or boat which can "earn her keep" is more likely to be preserved for posterity than one subject to too many restrictions which may cause the vessel to be a drain on the owner's resources. For this reason, a degree of flexibility has been recommended which will allow the vessel to be sailed or steamed while not destroying the intrinsic value of the artefact to be preserved.

Indeed, it is believed that the education of future generations and their interest in maritime heritage will be enhanced by, if not dependent on, the operation of traditional vessels, which, if in compliance with the terms of the Charter, will help to create a general understanding that such vessels help to fulfil the public interest in the conservation of both artefacts and skills.

European Maritime Heritage (EMH) believes that such a charter for the floating heritage was long overdue and has adapted the terms of the VENICE CHARTER as appropriate. It should be noted, however, that the terms of the BARCELONA CHARTER (so named because the concept of such a charter was first discussed and agreed at the EMH Congress held in Barcelona in 2001) have been extended to include the traditional seamen's skills which many historians and curators consider as important as the vessels themselves.

## COMMENTARIES on specific articles of the BARCELONA CHARTER

### Article 1:

“Evidence of a particular civilization or significant developments as well as traditional sailing, seamanship and maritime workmanship” may include a wide variety of specific historical aspects. For example, this can include a specific technical feature (engine, propulsion, rigging etc.) as well as participation of a vessel in a certain historic event.

“Traditional sailing, seamanship and maritime workmanship” are especially linked to such activities that are no longer part of regular maritime activity and require special knowledge, which will be forgotten without the continuation of their use (firing of a coal-fired-boiler, pure astronomical navigation, sailing without an auxiliary engine, etc.).

### Article 2:

Although “preservation, restoration and operation” mainly should be a practical demonstration of historical methods, modern science, techniques and facilities are not totally excluded. The products of research that can contribute to long-term preservation should be used where they are appropriate. Nevertheless this will not justify the use of modern materials solely because their use will make maintenance easier.

### Article 3:

“Works of art” refers to a wider sense of art. In particular ship design or technical equipment can be seen as a kind of art in the sense of applied art.

### Article 4:

—

### Article 5:

EMH believes that “using” a ship will not only help to ensure that she is safeguarded by the increase in funding which such use will generate and justify, but may also help to exhibit her to a wider audience.

“Socially useful” may include an educational element but may also include a commercial development, e.g. conversion of an industrial or freight area for passenger use.

With reference to “exterior layout”: The prohibition placed on any change to “the exterior layout of the ship” is aimed to protect outward appearance. It is important that activities undertaken to ensure the ship’s survival do not destroy the very thing we seek to preserve. Furthermore, there is a strong argument for saying that any change to the structure of a vessel should allow the owner to revert to the original design.

### Article 6:

This is a recommendation. In other words, it is *desirable* that vessels ply in home waters but not *essential*. After all, by their very nature, ships and boats move.

Article 7:

The historical study of the ship is meant to provide the background for any decision that might arise during restoration or maintenance. Its purpose is to prohibit any restoration based on supposition that “this is what it should have been” or pure conjecture.

Article 8:

The limitation to materials whose “efficacy has been shown by scientific data and proved by experience” is part of the Charter, because any other material would lead to a situation of the ship as an experimental playground.

This cannot be complying with the concept of a traditional watercraft as a singular artefact, because otherwise a failure of unproved material would result in additional restoration, resulting solely from the experiment and not from the long-time upkeep of the ship.

Article 9:

Ships may change over the years, whether due to changes in cargo carried, method of propulsion or some other reason, even during their commercial life.

This article endorses restoration to any period of that life.

Article 10:

The objective here is to ensure that modern equipment should not be confused with the vessel’s original or traditional equipment.

Article 11:

It is considered that modern safety or navigation devices are necessary for the safe operation of a traditional vessel. Nevertheless the addition of such components should be done in a way that does not interact with “the interesting parts of the ship, its traditional setting and the balance of its composition”

Article 12:

Documentation is absolutely needed to secure the long-time quality of a vessel as a historic artefact, because otherwise it will not be possible in future times to decide which features are still original and what is material added later.

Commentary written by: Dr. Ingo Heidbrink

Based on material by: David Morgan

Supplementary contributions: John Robinson

3<sup>rd</sup> September 2003

---

## **Attachment**

to the

Memorandum of Understanding  
on the mutual recognition of certificates for the safe operation  
of traditional ships in European waters and  
of certificates of competency for crews on traditional ships

for the information of member states.



## **Definition of NEAR COASTAL VOYAGES**

as determined by the member states

with respect to the

**S T C W CODE**

or national regulation as remarked.

---

**Denmark**

Trade in the North Sea east of 3 degrees east longitude and south of 62 degrees north latitude, trade in the Baltic Sea as well as trade along the coast of Greenland at a distance of not more than 30 nautical miles from the coast (i.e. from the base line).

**Estonia**

“Domestic Voyages” means shipping in Estonian coastal waters not more than 20 nautical miles from the shore.

“Short sea shipping” means shipping in the Baltic Sea without entering the Kiel Canal and in the Kattegat Strait to the south of the parallel of Cape Skagen.

**Finland**

Trade in the Baltic Sea including the Gulf of Finland and the Gulf of Bothnia with the latitude of Skagen, 57° 44.8' of northern latitude, as the boundary to the North Sea between Denmark and Sweden.

**Germany**

(with respect to the “Traditional Ship Safety Directive”)

Trade in any coastal waters up to 30 nautical miles from the coast line as well as the sea areas of the North Sea, the Baltic Sea, the English Channel, the Bristol Channel, the Irish and the Scottish Sea.

**Norway**

Trade in the North Sea east of 3 degrees east longitude and south of 62 degrees north latitude, 30 miles from the base line north of 62 degrees north latitude to the border between Norway and Russia as well as trade in the Baltic Sea.

**Spain**

(with respect to the national regulation for sailing areas)

|  |            |         |                                                                                                                                                                                                                         |
|--|------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Passenger- | Class G | Ships and crafts in trips less than 70 miles from the departure port which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land with fine weather and restricted periods.            |
|  | ships      | Class H | Ships and crafts with a maximum of 250 passengers which, in the course of their voyage do not proceed more than 15 miles from a refuge port and 3 miles from the nearest land with fine weather and restricted periods. |

|           |                    |         |                                                                                                                                                                                                 |
|-----------|--------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Group I   | Passenger-         | Class I | Ships and crafts with a maximum of 50 passengers, in voyages of not more than 6 miles and less than 3 miles of the nearest land. No restriction in reference to weather and restricted periods. |
|           |                    | Class J | Ships and crafts sailing in sheltered waters (bays, creeks e.t.c.)                                                                                                                              |
|           | ships              | Class K | Ships and crafts sailing in calm waters (ports, canals, rivers e.t.c.)                                                                                                                          |
| Group II  | Cargo Ships        | Class X | Cargo ships of less than 500 GT                                                                                                                                                                 |
| Group III | Recreational Ships | ClassQ  | Recreational and pleasure boats that don't carry out commercial trips.                                                                                                                          |

### **Sweden**

Trade to or from Swedish or foreign ports located in the Baltic Sea or in waters connected with the Baltic Sea by maritime communication, but not beyond a line running from Hanstholm to Lindesnes, and trade through the Kiel Canal to Cuxhaven.

### **The Netherlands**

The use of a ship with a gross tonnage of less than 500 and a propulsion power of less than 3000 kW, within an area of 30 nautical miles from the coast with observance that the ship must be within 12 hours sailing from a particular harbour which has been noted on the ships certificate and within six hours of sailing from a sheltered harbour or mooring (anchor) area.

### **United Kingdom**

Near Coastal Area is within 150 miles from a safe haven in the United Kingdom or 30 miles from a safe haven in Eire. This applies for vessels of less than 500 GT.