

## **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. Paaiškėjo, 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 regiono 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 plėtotis 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 taisyklės 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.

Plėčiantis 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, kurį 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 įgulos 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 padidinimo pavyzdžiai yra:

- uždraudimas rūkyti po deniais esančiose patalpose ir rūkymo apribojimas tam tikrose denio vietose, užuot reikalavus 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 lygiaverčio 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 įgulos 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 įgulos 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 įgulos

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 Varsašo 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.