

გემის მენეჯმენტი და საკრუინგო საქმიანობის განვითარება საქართველოში

ლალი ხარბედია

ემკ, აკაკი წერეთლის სახელმწიფო
უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი

ბადრი დავითაია

ემკ, აკაკი წერეთლის სახელმწიფო
უნივერსიტეტის ასისტენტ პროფესორი

რეზიუმე

თანამედროვე მსოფლიოში მსხვილი სამრეწველო ფირმების მიერ მთელი ლოგისტიკური სისტემის მართვის ფუნქციის გადაცემა პროვადერი კომპანიებისათვის (ექსპეიტორებისა და ოპერატორებისათვის) უზრუნველყოფს საქონლის შეუფერხებელ მოძრაობას მწარმოებლიდან მომხმარებელამდე. იმავდროულად სატრანსპორტო სფეროში მიმდინარეობს სატრანსპორტო საშუალებათა მფლობელების მიერ მათი სპეციალიზებული სატრანსპორტო სააგენტო ფირმების ოპერატიული მართვისა და მენეჯმენტისათვის გადაცემა. ამ პროცესმა მოიცვა როგორც საავტომობილო, ისე საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტი. ეს პროცესი უფრო მეტად გამოკვეთა საზღვაო ტრანსპორტზე. ბოლო ათწლეულებში ფართო გავრცელება ჰპოვა გემის საკუთრების ფუნქციისაგან მისი პროფესიული მართვის ფუნქციის გამოყოფამ. ფართოდ დამკვიდრდა ტერმინი „Ship Management“, რაც გულისხმობს გემის ყველა მომსახურების პროფესიონალურ უზრუნველყოფას მმართველი კომპანიის მხრიდან შეთანხმების საფუძველზე, რომელიც როგორც ნესი, გამოყოფილია გემთმფლობელისაგან. სწორედ სანოსნო კომპანიების/გემების მენეჯმენტის ძირითად მიმართულებებს (ტექნიკური მენეჯმენტი, კომერციული მენეჯმენტი, ფინანსური მენეჯმენტი, ეკიპაჟის მენეჯმენტი და სხვ), ამოცანებსა და თავისებურებებს განვიხი-

ლავთ ნაშრომში “გემის მენეჯმენტი და საკრუინგო საქმიანობის განვითარება საქართველოში”.

აღნიშნულია, რომ გემის მენეჯმენტთან, კერძოდ კი ეკიპაჟის მენეჯმენტთან დაკავშირებული საკრუინგო საქმიანობა საკმაოდ წარმატებულად ვითარდება საქართველოშიც. სულ უფრო იზრდება საკრუინგო კომპანიების რიცხვი, რომელთა საქმიანობის მონიტორინგს ახორციელებს საქართველოს საზღვაო სააგენტო და რეგულირდება საქართველოს საზღვაო კოდექსით, ასევე საქართველოს კანონით “მეზღვაურთა განათლებისა და სერთიფიცირების შესახებ”.

საკვანძო სიტყვები: გემის მენეჯმენტი, ეკიპაჟის მენეჯმენტი, ტექნიკური მენეჯმენტი, საკრუინგო საქმიანობა, აგენტირება, ბერბოუტ-ჩარტერი, საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია, საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო.

ძირითადი ტექსტი

თანამედროვე სატრანსპორტო საწარმოსათვის ეკონომიკურად მიზანშეწონილია გადანეწილობის ისეთი საკითხები, როგორიცაა: სტრატეგიული დაგეგმვის მიმართულებები, ინვესტიციების მოზიდვის, კაპიტალდაბანდებათა ამოღების, მომსახურების ხარისხის უზრუნველყოფის, კრედიტების კონტროლის, დაზღვევის, მარკეტინგის, სატრანსპორტო საშუალებათა ექსპლუატაციის, საკადრო პოლიტიკის, ფლოტის და მოძრავი შემადგენლობის ტექნიკური მდგომარეობის, ნაღდი ფულის მოძრაობის, აღრიცხვის სხვადასხვა ფორმის გამოყენების საკითხები და გადასცეს მათი მართვა მაღალკვალიფიციურ სპეციალისტებს.

სატრანსპორტო საშუალებათა მფლობელების მიერ მათი სპეციალიზებული სატრანსპორტო სააგენტო ფირმების ოპერატიული მართვისა და მენეჯმენტისათვის გადაცემა განსაკუთრებით გამოკვეთა საზღვაო ტრანსპორტზე. სულ უფრო ინტენსიური ხდება გემის საკუთრების ფუნქციისაგან მისი პროფესიული მართვის ფუნქციის გამოყოფა. ამ პროცესმა მოიცვა მსოფლიო ტონაჟის 1/5 ნაწილი და გაფორმდა სპეციალური სამართლებრივი ხელშეკრულებით (BIMCO) ჯერ კიდევ 1988 წელს, რომელიც

წარმოადგენს გემის მენეჯმენტის (Ship Management) შესახებ ხელშეკრულების ერთ-ერთ ქვესახეს.

გემის მენეჯმენტი როგორც მომსახურების ახალი სახე ჩამოყალიბებას იწყებს XX-ის 80-იანი წლებიდან, როდესაც განვითარებულ ქვეყნებში ამ საქმიანობით დაკავდნენ ცალკეული კომპანიები. ასეთი მომსახურების წარმოშობის ძირითადი მიზეზი იყო სავაჭრო გემების მართვის გართულება და მსოფლიო საზღვაო გზებზე დიდი კონკურენცია. ტვირთების საზღვაო ტრანსპორტით გადაზიდვებში ტონაჟის ზარალმა, ფრახტების განაკვეთების დაცემამ გააძნევა კონკურენცია საფრახტო ბაზარზე და წარმოქმნა მოთხოვნა მფრახტავებისა და გემთმფლობელების მიერ მესამე მხარეზე გემის მართვის ფუნქციის გადაცემის შესახებ.

ამჟამად ასეთი პრაქტიკა სულ უფრო მეტ გავრცელებას პოულობს. ეს განპირობებულია სანაოსნო კომპანიების საქმიანობაზე სხვადასხვა ფაქტორის ზემოქმედებით. მათზე გავლენას ახდენს მსხვილი მწარმოებლები, რომლებიც არეგულირებენ ტვირთნაკადების მოცულობას და თავიანთი ინტერესების შესაბამისად იყენებენ საერთაშორისო სავაჭრო კავშირებს; ე.წ. „მწვანეთა“ სხვადასხვა ორგანიზაციები, რომლებიც არეგულირებენ გარემოს დაცვით ღონისძიებებს, პროფკავშირები და სხვა, გემთმფლობელ კომპანიებზე უარყოფით გავლენას ახდენს მსოფლიოში მიმდინარე პოლიტიკური მოვლენებიც, ზოგიერთი მთავრობის პროტექციონიზმი, ეროვნული და საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციებისადმი მუდმივად მზარდი მოთხოვნები გემების ექსპლუატაციის სტანდარტებისა და უსაფრთხოების ნორმებისადმი. ასეთ პირობებში სანაოსნო კომპანიები უფრო მეტ ყურადღებას უთმობენ ტვირთების მოძიებას, აუცილებელი ინვესტიციების მოზიდვას, სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე დამკვიდრებას, ვიდრე უშუალოდ გემების მართვას — მათ ისინი გადასცემენ სხვა სპეციალისტებს — გემების მენეჯერებს. ფართო გაგებით, გემის მენეჯმენტი ნიშნავს გემის პროფესიონალურ უზრუნველყოფას სრული მომსახურებით შეთანხმების საფუძველზე მმართველი კომპანიის მხრიდან, რომელიც როგორც წესი, გამოყოფილია გემთმფლობელისაგან. ასეთი ზოგადი განსაზ-

ღვრება განპირობებულია გარიგების სპეციფიკურობით, ანუ ისეთი მომსახურების მიწოდებით, რომელიც გათვლილია ყოველი კონკრეტული კლიენტის მოთხოვნილების დაკმაყოფილებაზე. ის შეიძლება შემოიფარგლოს, გემის სურსათით უზრუნველყოფით ან მოიცავს მომსახურების ფართო სპექტრს, რომელიც გემს მოუტანს მოგებას. ამჟამად პროფესიონალური მენეჯმენტის ქვეშ იმყოფება 3 ათასი გემი, ანუ მსოფლიო ფლოტის დაახლოებით 14%. აღსანიშნავია, რომ ამ ფლოტის მესამედს მართავს ხუთი უმსხვილესი პროფესიონალური კომპანია, ხოლო ასეთი კომპანიის 50% ფლობს ერთ ან ორ გემს. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, ეს ბაზარი არის კონცენტრირებული და იმავდროულად დანაწევრებულიც. [3. გვ.122].

საქართველოს საზღვაო კოდექსით განსაზღვრულია, რომ გემის ოპერატორი შეიძლება იყოს გემთმფლობელი ან სხვა ნებისმიერი პირი, რომელიც შესაძლებელია იყოს მენეჯერი ან გემის უეკიპაჟოდ დამფრახტავი (ბერბოუტ-ჩარტერი), რომელსაც გემთმფლობელმა დააკისრა გემის მართვის პასუხისმგებლობა და რომელმაც ამ პასუხისმგებლობის აღებისას განაცხადა თანხმობა, შეასრულოს საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული ყველა ვალდებულება და იკისროს სათანადო პასუხისმგებლობა. [5. მუხლი 44¹]

ასეთი კომპანიის მართვა მოითხოვს გემთმფლობელისაგან დიდი მოცულობის სამუშაოთა შესრულებას, რომელიც შეიძლება დაიყოს ოთხ ძირითად მიმართულებად. ისეთ საკითხებს, როგორიცაა სტრატეგიული გადაწყვეტილებანი, ინვესტიციები, კაპიტალდაბანდებათა ამოღება, ხარისხის უზრუნველყოფა, თავის თავზე იღებს გემთმშენებელი. საქმიანობის სხვა მიმართულებები მოიცავს ფლოტის ექსპლუატაციას, მარკეტინგული და ფინანსურ ოპერაციებს. ფლოტის ექსპლუატაციის ჩარჩოებში წყდება საკადრო საკითხები (კადრების შერჩევა, მათი სწავლება, ჯანდაცვა, ხელფასის დონე, სხვა განაცემები, პროფკავშირებთან ურთიერთობა, შრომითი ხელშეკრულების დადება, და ფლოტის ტექნიკური მდგომარეობის საკითხები (სასაქონლო-მატერიალური მარაგები, რემონტი, დოკირება, გემისათვის კლასის მინი-

ჭება).

მარკეტინგი მოიცავს ბაზრების კვლევას, საბაზრო სტრატეგიას ორგანიზაციებთან და ცალკეულ პირებთან მიმართებაში, სარეკლამო საქმიანობას. აქ შედის ტვირთგადატანის შესაძლებლობის რეალიზაცია ბალკერული (გემების ფრახტირება, სარეისო ოპერაციები, ბუნკერების შესყიდვა და ა.შ.) და სახაზო გადაზიდვების ბაზრებზე.

ფინანსურ ოპერაციებს მიეკუთვნება ძირითადად: კაპიტალის მოზიდვა, ინვესტირება, ნაღდი ფულის მოძრაობის კონტროლი, ვალუტის გაცვლა, აღრიცხვის სხვადასხვა ფორმა, კრედიტის კონტროლი, დაზღვევა, საინფორმაციო ტექნოლოგია, ბიუჯეტი. მას შემდეგ, რაც გემთმფლობელი დაადგენს, რას სურს მიაღწიოს საბოლოოდ, შესაძლებელია ზოგიერთი ფუნქცია გადასცეს მოიჯარეებს. მარკეტინგის სფეროში სახაზო გემების გადაზიდვის შესაძლებლობათა გაყიდვით ძირითადად აგენტები არიან დაკავებული. ამ შემთხვევაში სახაზო კომპანია არის სახაზო მომსახურების გასაღების დელეგირებული პასუხისმგებლობის კოორდინატორი.

კომერციული მენეჯმენტი განსხვავდება ტექნიკური და საექსპლუატაციო მენეჯმენტისაგან. ის უკავშირდება გასული საუკუნის 70-80-იან წლებში ზოგიერთი ფინანსური ინსტიტუტის (მსხვილი ბანკების) გადაწყვეტილებას გამხდარიყო გემთმფლობელი, მაგრამ მნიშვნელოვანი ფუნქციების სხვა კომპანიებისათვის დელიგირებით. ისინი დებდნენ ხელშეკრულებას მენეჯმენტზე, იტოვებდნენ რა მხოლოდ ანგარიშების შემომწების და გემის გამოყენების რისკის შეფასების ფუნქციებს ტაიმ-ჩარტერის ხანგძლივობის შესაბამისად ან ზოგიერთი ხარჯის შემომწების ფუნქციას. ეს ასტიმულირებდა სპეციალიზებული კომპანიების შექმნას, რომლებსაც ბანკების მიერ გადაეცემოდა შემდეგი ფუნქციები:

- ბაზრების გამოკვლევა და პოტენციურ გარიგებათა გამოვლენა, სარეისო ხარჯების შეფასება;
- საფრახტო მომსახურება, ანუ საფრახტო გარიგების ფაქტიური შესრულება, მოლაპარაკებები ჩარტერზე და ხელმოწერა;

- მფლობელის სახელით გემის რეისული მართვა, ანუ მისი მომსახურება ზღვასა და ნავსადგურებში, ჩარტერის თანახმად.

- რეისული ბუღალტრული ანგარიშგების მომზადება და მისი შედარება წინასწარ შეფასებებთან, ახსნა-განმარტებები ბალანსზე, რომელიც გადაეგზავნება ბანკ-მფლობელს.

- ტექნიკური მომსახურება, ეკიპაჟის დაკომპლექტების ჩათვლით, გემის მომარაგება სურსათით, მარაგებითა და საპოხი მასალით, მისი მუშა მდგომარეობაში შენახვა და რემონტი, გემთფლობელის წინაშე ანგარიშგება ხარჯთაღრიცხვის შესახებ.

მომსახურების პირველი სამი სახე ჩვეულებრივ ავსებს ერთმანეთს და ეკუთვნის კომერციულ მენეჯმენტს. ხოლო მეოთხე არის რეისული მენეჯმენტი და ზოგჯერ ის ცალკე გამოიყოფა. ბორტზე მომსახურება და მისი ანგარიშგება ეკუთვნის ტექნიკურ მენეჯმენტს, თუმცა, თავისი არსით, ისინი მნიშვნელოვნად მეტია და მოიცავს მატერიალურ ტექნიკურ მომარაგებას.

ტექნიკური მენეჯმენტის სფეროში არსებობს რამდენიმე „ქვესამსახური“, რომლებიც წარმოდგენილია ცალ-ცალკე. ერთი მათგანია ეკიპაჟის დაკომპლექტება. მენეჯერი იღებს ვალდებულებას უზრუნველყოს გემი ეკიპაჟით, რომელიც შეესაბამება გემის დროშას კვალიფიკაციით, ეროვნული კუთვნილებითა და რიცხოვნებით, გემთმფლობელის მოთხოვნებს, კონკრეტული გადაზიდვების თავისებურებებს. ეკიპაჟი ასევე უნდა პასუხობდეს საერთაშორისო კანონმდებლობის მოთხოვნებსა და ნორმებს, რომელიც შემოღებული აქვს გემთბფლობელსა და ეკიპაჟის დამკომპლექტებელს, ჯანდაცვის, უსაფრთხოებისა და ვალდებულებების შესრულების კუთხით. საკრუინგო საქმიანობის ხელშეკრულებები ეკიპაჟის წევრების შერჩევაზე არის გემის მენეჯმენტის ბაზრის მნიშვნელოვანი ნაწილი. საქართველოს საზღვაო კოდექსის განსაზღვრულია საკრუინგო საქმიანობის განმახორციელებელი იურიდიული პირის ვალდებულებები. [5. მუხლი 69]. საკრუინგო კომპანიების ნებაყოფლობით აღიარებას 2013 წლის 01 იანვრიდან ახორციელებს სსიპ საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო. საკრუინგო საქმიანობის განმახორციელებელ პირთა აღიარების, აღიარების სერტიფიკატის გაცემის, გაცემის

პირობების მონიტორინგის და ზედამხედველობის, აღიარების სერტიფიკატის შეჩერების/შენეცვეტის წესი რეგულირდება 2012 წლის 31 დეკემბრის ბრძანებით №31. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ აღიარებულია შემდეგი საკრუ-
ნგო კომპანიები [8. <http://mta.gov.ge/?m=138>].

- „ქვინსვეი სერვისი“;
- „ევროსტარ მარინი“;
- „პოსეიდონი“;
- „იალქანი“;
- „ვალმარს ჯორჯია“;
- „გლობალ მარინი“;
- „კოლუმბია შიფმენჯმენტი“;
- „მარინერი“;
- „ელვიქტორ ქრიუ მენეჯმენტ სერვისი“;
- „ჯორჯიან სი გეითი“

გემის მენეჯმენტი ითვალისწინებს სურსათის მომარაგების მართვასაც. სურსათით მომარაგება მნიშვნელოვანია კარგი ატ-
მოსფეროს შესაქმნელად ეკიპაჟის შემადგენლობაში და ხარჯების ეკონომიის თვალსაზრისით. ამ შემთხვევაში მნიშვნელოვანია, იმის ცოდნა, სად და რა შეისყიდონ ეკიპაჟის წევრთა ეროვნულო-
ბის გათვალისწინებით, როგორ დადონ კონტრაქტები სხვადასხვა ნავსადგურებთან.

გემის მენეჯმენტი უკავშირდება ტაიმ-ჩარტერის კონტოლ-
საც. ეს არ მიეკუთვნება უშუალოდ მენეჯმენტს, მაგრამ ზოგი-
ერთი კომპანია ამ მომსახურებას სთავაზობს. ის შეიძლება დას-
ჭირდეს დამფრახტავს გრძელვადიანი ჩარტერით, რომელსაც
არ აქვს შესაძლებლობა თვალყური ადევნოს გემთფლობელის
მიერ ჩარტერის პირობების შესრულებას. ეს მომსახურება გან-
საკუთრებით სასარგებლოა იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა
ტვირთის რთული კონტროლი ან შესაძლებელია გარემოს დაბი-
ნძურება.

სანაოსნო კომპანიის მართვა დიდ ძალისხმევას მოითხოვს.
უწინარეს ყოვლისა, არსებობს საკითხები, რომელთა გადანეცე-
ტას თავისთავზე იღებს გემთმფლობელი (სტრატეგიული მიდგო-

მა, ინვესტიცია, კაპიტალდაბანდებათა ამოღება, მომსახურების ხარისხის გარანტია). საქმიანობის დანარჩენი მიმართულებები შეიძლება განისაზღვროს როგორც ფლოტის ექსპლუატაცია, მისი ოპერაციული მართვა.

დასკვნა

ამრიგად, “Ship Management” კომპანიების მიერ შეთავაზებული მომსახურებები მრავალმხრივია, მაგრამ ძირითადად მოიცავს შემდეგს:

- ტექნიკური მენეჯმენტი, ანუ ოპერაციები, რომელიც აუცილებელია გემის კლასის შენარჩუნებისათვის (კლასიფიცირებული მოთხოვნის დონეზე), საექსპლუატაციო ბიუჯეტთან შესაბამისობაში.

- ფინანსური მენეჯმენტი - ფინანსური უზრუნველყოფა, გემთფლობელის ინფრასტრუქტურული მხარდაჭერა და გემის მომსახურების აუცილებელი სახეების ორგანიზაცია და დაფინანსება;

- გემის ეკიპაჟის მენეჯმენტი - გემის უზრუნველყოფა კვალიფიციური პერსონალით სამუშაო ძალის მსოფლიო ბაზრის სტანდარტების შესაბამისად;

- კომერციული მენეჯმენტი - სანაოსნო კომპანიის საქმიანობასთან დაკავშირებული კომერციული და მარკეტინგული ოპერაციების შესრულება;

- სანაოსნო ინდუსტრიაში გამოყენებული სხვადასხვა იურიდიული პროცედურა და დაზღვევა. საერთაშორისო ნორმისა და მოთხოვნების შესაბამისად ფლოტის ექსპლუატაციის უსაფრთხოების მაღალი სტანდარტების უზრუნველყოფა.

ბოლო წლებში გემის მენეჯმენტის მომსახურების სფეროში გამოიკვეთა ორი ძირითადი მიმართულება: სრული მართვა ანუ გემის ექსპლუატაციის მართვა (full managment) და გემის ეკიპაჟის მართვა (crew managment) ეკიპაჟის წევრების შერჩევით, მიღებით, დაქირავებით და მომზადებით. საქართველოში გემის ეკიპაჟის შემადგენლობასთან და მის ფორმირებასთან დაკავშირებული საკითხები რეგულირდება “მეზღვაურთა განათლებისა და სერთიფიცირების შესახებ” საქართველოს კანონით.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. Marcus H, marine transportation management, 2006, 247 p;
2. Martin Stopford, Maritime Economics, Routledge, Taylor and Francis Group, 2009, 815p
3. John Theotokas. The Business Environment of Shipping Companies. University of the AEGEN. Department of Shipping. Trade and Transport, 2003.
4. Макушев П. А., Москвиченко И. М., Транспортный менеджмент, Одесса- Ильичевск -Афины – Генуя, “Астропринт”, 2005, 187 с.
5. საქართველოს კანონი “მეზღვაურთა განათლებისა და სერთიფიცირების შესახებ” <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1556226?publication=6>
6. საქართველოს საზღვაო კოდექსი <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/29908?publication=34>
7. <https://www.bimco.org/> - ბალტიის საერთაშორისო საზღვაო საბჭო
8. <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx> - საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაცია (IMO)
9. <http://www.mta.gov.ge> საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო.
10. <http://www.opendata.ge/ka/request/28290> - ინფორმაცია ქართული დროშის ქვეშ მცურავი გემების შესახებ.

References:

1. Marcus H, marine transportation management, 2006, 247 p.
2. Martin Stopford, Maritime Economics, Routledge, Taylor and Francis Group, 2009, 815p.
3. John Theotokas. The Business Environment of Shipping Companies. University of the AEGEN. Department of Shipping. Trade and Transport, 2003.
4. Makushev P. A., Moskvichenko I. M., Transport Management, Odessa - Ilyichevsk - Athens - Genoa, Astroprint, 2005, 187 pp.
5. The Law of Georgia “On the Education and Certifi-

cation of Seafarers” <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1556226?publication=6>

6. The Law of Georgia Maritime Code of Georgia <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/29908?publication=34>

7. <https://www.bimco.org/> - The Baltic and International Maritime Council

8. <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx> - International Maritime Organization (IMO)

9. <http://www.mta.gov.ge> Maritime Transport Agency of Georgia

10. <http://www.opendata.ge/ka/request/28290> - Information on vessels flying under Georgian flag

SHIP MANAGEMENT AND CRUISING ACTIVITY DEVELOPMENT IN GEORGIA

Lali Kharbedia,

Academic Doctor of Economics,
Associate Professor of Akaki Tsereteli State University

Badri Davitaia,

Academic Doctor of Economics,
Assistant Professor of Akaki Tsereteli State University

RESUME

In the modern world, passing all logistical system ruling functions to the provider companies by big industrial firms, provides the regular moving the goods from the producer to the consumer. At the same time, in the sphere of transport, it is going passing of their specialized transport agency firms operative ruling and management by transport facilities' owners. This process includes as the Auto as well as the Sea and Railway transport. Lately, ship owning function is isolated from professional ruling one.

Moreover, it's widely spread the term “Ship Management” which means providing all services of the ship at professional level from the

side of ruling companies based on agreement, which is isolated, as a rule, from the ship owner. The navigable companies' main directions of ship management (technical management, financial management, crew management etc), the tasks and peculiarities are discussed in our work "Ship management and cruising activity development in Georgia". There should be mentioned, that with ship management, namely with the crew management is connected cruising activity, which is developing quite successfully in Georgia. The number of cruising companies are also rapidly growing. Their activities are controlled by Georgia's maritime agency and regulated by the maritime code of Georgia and also by the law of Georgia "About the sailors education and certification".

Key words: Ship Management, Crew Management, Technical Management, Cruising, Ship Agenting, Bareboat Charter, International Maritime Organization, Georgian Maritime Transport Agency.