

პატივცემულო ბატონო თავმჯდომარე,

პატივცემულო ქალბატონებო და ბატონებო,

კეთილი იყოს თქვენი მობრძანება საქართველოში, და ყველას გილოცავთ ILO „საზღვაო ნაოსნობაში შრომის შესახებ კონვენციის“ MLC- 2006 წელი ძალაში შესვლას, რომელიც IMO- SOLAS, MARPOL, STCW კონვენციებთან ერთად გახდება ძირითადი კონვენცია, რომელზეც დაფუძნებულია ნაოსნობა.

ჩვენ ვიმედოვნებთ, რომ თქვენი შეხვედრა იქნება საკმაოდ ნაყოფიერი საზღვაო ტრანსპორტის სოციალური პრობლემების გადაწყვეტისათვის.

ჩვენმა იურიდიულმა კომპანიამ დააგროვა საკმაოდ დიდი გამოცდილება ბევრი პრობლემების გადაწყვეტაში, რომლებიც დაკავშირებულია მეზღვაურების შრომით ხელშეკრულებებთან, და ჩვენ გვინდა გაგიზიაროთ თქვენ ეს გამოცდილება და ვიმედოვნებთ ხელი შევუწყოთ ამ მრავალი საკითხების გადაწყვეტას.

ქართული საზღვაო შრომის ბაზრისათვის განვითარდა ჩვენი მეზღვაურების დასაქმების დამახასიათებელი სპეციფიკა და, შესაბამისად, ჩვენ მუდმივად გვხდება შემდეგი პრობლემები:

- მეზღვაურების დაქირავება და მუშაობა პირდაპირი კონტაქტებითა და კონტრაქტებით გემთმფლობელების კომპანიების მმართველებთან, ეროვნული საკრუინგო კომპანიების მონაწილეობის გარეშე;
- მცირე გემთმფლობელების დიდი რაოდენობის ობიექტური შეუძლებლობა დაიცვან ფორმალური შრომითი ურთიერთობა დაქირავებულ მეზღვაურებთან;
- ყოველთვის არ ხდება მეზღვაურის პრეტენზია, სხვადასხვა პრობლემებთან დაკავშირებით, ადგილობრივი სასამართლოების მოქმედების ქვეშ;
- ეროვნული საკრუინგო კომპანიების ობიექტური მზად არ ყოფნა უზრუნველყონ კონვენციის პირობების შესრულება;
- ჩვენი ქვეყნების დროებითი მზად არ ყოფნა სრული მოცულობით შეასრულონ ახალი კონვენციის მოთხოვნები;
- ამ სექტორში ეროვნული სადაზღვევო კომპანიების დროებითი არარსებობა;

ჩვენ მოკლედ ავხსნით ყოველ აღნიშნულ პრობლემას და გამოვთქვამთ ჩვენს აზრს კონკრეტული პრობლემის გადაწყვეტასთან დაკავშირებით.

- **მეზღვაურების დაქირავება და მუშაობა პირდაპირი კონტრაქტებით გემთმფლობელების კომპანიების მმართველებთან, ეროვნული საკრუინგო კომპანიების მონაწილეობის გარეშე;**

ამჟამად ჩვენს შრომის ბაზარზე დამკვიდრდა მეზღვაურის დასაქმების ორი ფორმა - მეზღვაურის დაქირავება ეროვნული საკრუინგო კომპანიის მეშვეობით, მეორე: მეზღვაურის დაქირავება პირდაპირ, ეროვნული საკრუინგო კომპანიების მონაწილეობის გარეშე. თუ პირველთან არ არის მნიშვნელოვანი პრობლემები და უმეტესობა წარმოქმნილი პრობლემები მოგვარებადია, მეორე ფორმასთან არსებობს ყველაზე რთული და, პრაქტიკულად, მოუგვარებელი პრობლემები.

კერძოდ, ასეთ შემთხვევებში ხელშეკრულებები არსებობს ფორმალურად და მეზღვაურებს ყოველთვის არ აქვთ ისინი ხელზე. ჩვენს პრაქტიკაში შემთხვევათა 90 პროცენტში მეზღვაურს ახსენდება კონტრაქტის შესახებ პრობლემის წარმოშობის შემდეგ, ან მაშინ, როდესაც აუნაზღაურებელი შრომის ვალი აღწევს ასტრონომიულ თანხებს. და ეს ხდება, როგორც წესი, იმ მომენტში, როდესაც გემთმფლობელზე ზემოქმედების მექანიზმები უკვე ამოწურულია. პრაქტიკაში იყო ბევრი შემთხვევა, როდესაც მეზღვაურს ხელთ აქვს კონტრაქტი, მაგრამ არ აქვს არანაირი საბუთი, რომელიც ადასტურებს, რომ ის იყო გემზე აღნიშნულ პერიოდში, ან საბუთებზე არ არის ხელმოწერები და გემის ბეჭედი, ან ჩამოვიდა და ჩივის, მაგრამ კითხვაზე სად არის კონტრაქტი ან უწყებები, პასუხობს - გემზე ან კაპიტანთან.

ჩნდება კითხვა, რა უნდა გაკეთდეს ასეთ პირობებში? ჩვენი შეხედულებით, ასეთ შემთხვევაში ყველამ უნდა მოახდინოს თავისი ძალისხმევის კონცენტრირება მეზღვაურის უკეთეს მომზადებაზე თავისი შრომითი ურთიერთობების დამოუკიდებელი და დროული კონტროლის კუთხით.

უნდა ვასწავლოთ მეზღვაურს:

a) არ ახვიდე გემზე, სანამ არ გაქვს ხელში კონტრაქტი;

b) არ უცადო, როდის დაგროვდება ვალი: არ აგინაზღაურეს პირველი თვე - იყავი ყურადღებით, არ აგინაზღაურეს მეორე - ატეხე განგაში, მიეცი უწყისი გემთმფლობელს, არ აგინაზღაურეს მესამე თვე - მოიხმე დასახმარებლად ადვოკატები;

c) ყოველთვის იქონიე თან კონტრაქტი, ანაზღაურების უწყისები და ეკიპაჟის სია ან ცურვის ცნობა, დამოწმებული ხელმოწერებითა და ბეჭდით;

d) ყოველთვის მიისწრაფე იმისკენ, რომ კონტრაქტის ერთ-ერთი მხარე იყოს ეროვნული საკრუინგო კომპანია, როგორც ამას ითხოვს კონვენცია;

ასევე არ უნდა დავივიწყოთ, რომ უმეტესი საზღვაო ქვეყნის კანონმდებლობაში არის პირობა, რომელიც კაპიტანს აძლევს უფლებას რეისის ხარჯების დასაფარავად, საჭიროების

შემთხვევაში, გაყიდოს გემთმფლობელის ქონება (მაგალითად, საწვავი) ან სწორად გამოიყენოს გემის ან ტვირთის გირავნობის უფლება, მაგრამ სახელმწიფოებს, კონვენციის დანერგვისას უნდა შეეტანათ დამატებები თავის კანონმდებლობაში, თუმცა როგორ არის ეს შესრულებული ჯერ არავისთვის არ არის ცნობილი. ამიტომ ჩვენ რეკომენდაციას ვაძლევთ ILO-სა და ITF-ს სასწრაფოდ გააკეთონ სახელმწიფოების საზღვაო კანონმდებლობის ანალიზი ახალი დამატებების გათვალისწინებით, რომლებიც შეტანილი იქნა კონვენციის ძალაში შესვლის შემდეგ, გამოსცენ შესაბამისი ცნობარი (სახელმძღვანელო) და გადაუგზავნონ ყველა დაინტერესებულ მხარეს (ამისათვის ILO-სა და ITF-ში არსებობს იურისტების უზარმაზარი რესურსი).

- ***მცირე გემთმფლობელების დიდი რაოდენობის ობიექტური შეუძლებლობა დაიცვან ფორმალური შრომითი ურთიერთობა დაქირავებულ მეზღვაურებთან;***

საზღვაო გადაზიდვების პრაქტიკულად 60 პროცენტი ხორციელდება მცირე გემთმფლობელების მიერ (ესე იგი, ზუსტად ისინი არიან ძირითადი დამსაქმებლები, და არა მსხვილი მმართველი საზღვაო კომპანიები, რომელთა გადათვლა თითებზე შეიძლება).

მცირე გემთმფლობელების დიდი ნაწილი ვერ ასრულებს თავის ვალდებულებებს მრავალი ობიექტური მიზეზების გამო: რადგანაც ბევრი მათგანი მცირე კომპანიებია, რომლებიც ოპერირებენ ერთი ან ორი პატარა გემით, და საფრახტო ბაზრის დღევანდელი კრიზისის პირობებში გემები ექსპლუატირდება მათი ეკონომიკური ეფექტურობის ზღვარზე - დაბალი ფრახტი, ბუნკერზე მაღალი ფასები, პორტებში მკაცრი სანქციები (ჩვენთან ბევრი პრეცედენტია, როდესაც მკაცრი სანქციები, სხვა ხელოვნურად შექმნილი პრობლემებით, აიძულებდნენ გემის დატოვებას, და ათეულობით მეზღვაურები რჩებოდნენ სამსახურის გარეშე და თავისი შრომის ანაზღაურების გარეშე),- ყველაფერი ეს ნეგატიურად მოქმედებს შემოსავლებზე და, შესაბამისად, გემთმფლობელის ანაზღაურებაუნარიანობაზე, მეზღვაურების შრომის ანაზღაურებადობაზე და გემის აუცილებელი მასალებით უზრუნველყოფისთვის სახსრები არ რჩება, რაც, რა თქმა უნდა, არ შეიძლება ჩაითვალოს ასეთი მოქმედებების გამართლებად.

თუმცა, არცერთს თქვენთაგანს არ ძალუძს დადებითად იმოქმედოს მსოფლიო ეკონომიკაზე, და სწრაფვა იმისა, რომ პრობლემის გადაწყვეტის მთელი სირთულის კონცენტრირება მოვახდინოთ მცირე გემთმფლობელზე კი არ გადაწყვეტს, არამედ გააუარესებს მდგომარეობას.

თქვენ უნდა ხვდებოდეთ, რომ მცირე სანაოსნო კომპანიების განადგურება - ეს არის პოტენციური შრომის ბაზრის შემცირება მეზღვაურისთვის. **თქვენ უნდა გესმოდეთ, რომ ნებისმიერი გემთმფლობელი - თქვენი თანაბარუფლებიანი პარტნიორია.**

კითხვაზე „რა უნდა იქნას?“ ჩვენ შეგვიძლია გიპასუხოთ რეკომენდაციით - **უნდა მიღწეულ იქნას მცირე გემთმფლობელების გაუმართლებელი ხარჯების დაბალანსება გლობალური მასშტაბით, მაგალითად, მოთხოვნილ იქნას ნავსადგურის სახელმწიფოს კონტროლის გემის განმეორებითი ინსპექტირებისთვის ანაზღაურების პრაქტიკის გაუქმება, ყოველთვის ეცნობოს პროფკავშირების ადგილობრივ წარმომადგენლებს, როცა ადგილობრივი ხელისუფლება გემს აკისრებს სანქციებს, ჩაწვდენ, რამდენად საფუძვლიანია ისინი და როგორ მოქმედებენ ისინი მეზღვაურთა შრომის ანაზღაურებაზე.**

- ***ყოველთვის არ ხდება მეზღვაურის პრეტენზია გადაუხდელი ხელფასის შესახებ ადგილობრივი სასამართლოების მოქმედების ქვეშ;***

რეკომენდაციას ვაძლევთ ILO-ს დაამყაროს თანამშრომლობა BIMCO-სთან, იქ მოცემულია შესაძლებლობები ჩარტერ-პარტის მოდერნიზაციის მეშვეობით ჩართონ მათში გემთმფლობელის ვალდებულება პირდაპირ ფრახტიდან გადაუხადოს ხელფასი ეკიპაჟს. ასეთი მუხლი ჩარტერში (ძირითადად GENCON) დაგვეხმარება ვიქონიოთ გემთმფლობელზე ზემოქმედების მექანიზმი და ხელფასის გადაუხდელობის შემთხვევა განვიხილოთ როგორც გადაზიდვის ხელშეკრულების დარღვევა, ხოლო გადაზიდვის ხელშეკრულების დარღვევა პრაქტიკულად ყოველთვის ხდება დატვირთვის ან გადმოტვირთვის ნავსადგურების სასამართლო ხელისუფლების იურისდიქციის ქვეშ.

- ***ეროვნული საკრუინგო კომპანიების ობიექტიური მზად არ ყოფნა უზრუნველყონ კონვენციის პირობების სრული შესრულება;***

ეროვნული საკრუინგო კომპანიების უმეტესობა ჯერ კიდევ არაკომპეტენტურია ახალი კონვენციის გამოყენების საკითხებში, და არა მხოლოდ ისინი: თვით კომპეტენტურმა ხელისუფლებებმა ჯერ ვერ დააგროვეს გამოცდილება და ცოდნა აღნიშნულ კონვენციასთან დაკავშირებით. რა უნდა იქნას? ჩვენ გთავაზობთ მათი მომზადების გაუმჯობესებას, მაგალითად, საერთაშორისო პროფკავშირებმა ერთობლივად ILO-სთან მოაწიონ მათთვის სპეციალური სემინარები (ტრენინგები), აიღეთ IMO-ს გამოცდილება, IMO ხომ სახელმწიფოების კომპეტენტური ხელისუფლებებისათვის ატარებს ტრენინგებს IMO-ს კონვენციების დანერგვის შესახებ.

რატომაც არ გაუწიონ ორგანიზება ILO-მ და ITF-მა (მათი მძლავრი ფინანსური რესურსებით) ანალოგიურ ტრენინგებს საკრუინგო კომპანიებისთვის (ასეთი ტრენინგები უნდა იყოს რეგიონალური)?

ჩვენ უფრო შორსაც წავიდოდით და რეკომენდაციას გავუწევდით საკრუინგო კომპანიებს შექმნან შავი ზღვის რეგიონის საკრუინგო კომპანიების საერთაშორისო ასოციაცია, ისინი ხომ უკვე არიან სამართლის სრულუფლებიანი სუბიექტები და საზღვაო შრომის ბაზრის

მონაწილეები და, რადგანაც, ახალი კონვენცია აკისრებს მათ გარკვეულ პასუხისმგებლობას, მათ უნდა ისწავლონ ამ პრობლემის გადაწყვეტა.

- **ჩვენი ქვეყნების ობიექტური დროებითი მზად არ ყოფნა სრული მოცულობით შეასრულონ ახალი კონვენციის მოთხოვნები;**

ზედმეტი ამბიციების გარეშე საჭიროა ვაღიაროთ ის ფაქტი, რომ აქ დამსწრე ცალკეული ქვეყნების (საზღვაო) გარდა, უმეტესი - ახალგაზრდა საზღვაო სახელმწიფოებია, რომელთაც ჯერ არა აქვთ ჩამოყალიბებული საზღვაო ჩვეულებები და ტრადიციები. ჩვენ არ გვინდა ხელვყოთ ვინმეს ღირსება და გამოვიყენებთ შესაძლებლობას და გამოვხატავთ გულწრფელ პატივისცემას ახალგაზრდა სახელმწიფოების საზღვაო ხელისუფლებების მიმართ, მაგრამ დამიჯერეთ მე, ადამიანს, რომელმაც მიიღო უშუალო მონაწილეობა აღნიშნული კონვენციის შექმნასა და მიღებაში, - სახელმწიფოთა უმრავლესობას ჯერ კიდევ არა აქვს გამოცდილება და აღნიშნული კონვენციის სრული გაგება, კონვენცია ახალგაზრდაა, დაწერილია კარგად, მაგრამ რა გამოვა მისი დანერგვის პრაქტიკაში - არავინ არ იცის. თქვენ უნდა იცოდეთ, რომ ეს კონვენცია თავისი მასშტაბითა და გლობალურობით უთანაბრდება SOLAS-ს, MARPOL-ს, STCW-ს, მათი დანერგვისას კი, ყველა სახელმწიფომ განიცადა დიდი პრობლემები.

უნდა დავხარჯოთ უზარმაზარი ძალისხმევა, მოთმინება და დრო გააზრებისათვის და კონვენციის წესების დანერგვის პრობლემების შექმნისათვის. არავითარ შემთხვევაში არ შეიძლება განვსაზღვროთ კონვენციის მოთხოვნები სიტყვასიტყვითი მნიშვნელობით, თვითონ კონვენციაც კი ხომ ადგენს მოქნილობის განსაზღვრული ხარისხის მოთხოვნებს :

7. კონვენციას აქვს სამი ძირითადი მიზანი:

ბ) უზრუნველყოს (კოდექსის მეშვეობით) მოქნილობის განსაზღვრული ხარისხი სახელმწიფო-წევრების მიერ ამ წესებისა და პრინციპების განხორციელების გზებთან მიმართებაში.

ჩვენი აზრით, საჭიროა დაბალანსებული, არგუმენტირებული, კომპლექსური მიდგომა და ეს სამუშაო უნდა განხორციელდეს ერთობლივად ILO-ს, IMO-ს, ITF-ის, BIMCO-ს, გემთმფლობელების ეროვნული ასოციაციების, საკრუინგო კომპანიების რეგიონალური ან ეროვნული ასოციაციებისა და მეზღვაურთა ეროვნული პროფკავშირების მონაწილეობით.

ღია რეესტრების პრობლემა;

შემთხვევის გამოყენებით, ასევე, გვინდა წარმოვადგინოთ ჩვენი მოსაზრება მოცემული პრობლემის შესახებ - და ის რომ არ ვეთანხმებით გემების ღია რეგისტრაციის მიმართ ნეგატიური დამოკიდებულების ფართოდ გამოყენებად პრაქტიკას.

მსოფლიო ფლოტის 85-90 პროცენტი დარეგისტრირებულია ქვეყნებში ღია რეგისტრაციით - ეს არის უდაო ფაქტი, საჭიროა მხოლოდ შესწავლილ იქნას UN-ის, IMO-ს, UNCTAD-ის შესაბამისი მონაცემები. ამ სიაში არის ქვეყნები, რომელთაც აქვთ ინდუსტრიის მაღალი სტანდარტების რეალიზაციის მაღალი ხარისხი, და არის ქვეყნები, რომლებსაც ჯერ არ მიუღწევიათ ასეთი ხარისხი. ძალიან ხშირად ამ დარგის მათი დისკრედიტაციისთვის გამოიყენება გამოგონილი (ცალკეული არაკომპეტენტური პირების მიერ) პოსტულატი (რომ ეს ქვეყნები, ვითომ, შეგნებულად ქმნიან შლავათიან ან პრივილეგიებულ პირობებს მათთან რეგისტრირებული გემებისთვის საერთაშორისო კონვენციების ან საერთოდ საზღვაო სამართლის შესრულების ნაწილში).

ჩვენ შეგვიძლია დარწმუნებით განვაცხადოთ, რომ ეს საერთოდ არ შეესაბამება სინამდვილეს სამართლის სისტემის ძალით, რომელიც ჩამოყალიბდა ტრანსპორტის საზღვაო დარგში - IMO-ს მიერ ფორმირებული „დროშის სახელმწიფოს კონტროლის“, „ნავსადგურის სახელმწიფოს კონტროლის“ მექანიზმები, „სახელმწიფოს ნებაყოფლობითი აუდიტის“ მექანიზმი - არ იძლევიან არანაირ შესაძლებლობას შეიქმნას პრივილეგიები IMO-ს ყველა კონვენციების მოთხოვნების შესრულებლობაში და ინდუსტრიის დადგენილი მაღალი სტანდარტების, არის მხოლოდ რესურსების უკმარისობის პრობლემა და აზროვნების ინერტულობის პრობლემა.

რჩებოდა ერთი პრობლემა - მეზღვაურთა შრომის პირობები, მაგრამ ეს პრობლემაც გახდა 2006 წლის ახალი კონვენციის - „საზღვაო ნაოსნობაში შრომის შესახებ კონვენციის“ ობიექტი, ხოლო კონტროლის ახალმა მექანიზმმა, გათვალისწინებულმა ამ კონვენციის V მუხლში „შესრულების გამოყენებასთან და უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული ვალდებულებები“ და „მე-5 ნაწილში. შესრულების დაცვა და უზრუნველყოფა“, უნდა გადაწყვიტოს ეს პრობლემა.

მაგრამ აქაც არ უნდა ველოდოთ ჩქარ, სერიოზულ რეზულტატებს, დროებითი ობიექტური მიზეზების ძალით, ჩვენ დავინახავთ დადებითი შედეგის ნელ-ნელა მიღწევას, და კვლავ ამ პროგნოზის განმარტებად ჩვენ ვასახელებთ ორ მიზეზს: არასაკმარისი ადამიანური რესურსები და აზროვნების ინერტულობა.

ჩვენი ღრმა რწმენით, ეროვნულ სადაზღვევო კომპანიებს შეუძლიათ დიდი როლი ითამაშონ კონვენციის პირობების რეალიზაციის საკითხში, განსაკუთრებით შემდეგი მოთხოვნების:

„სტანდარტი A.1.4 - მიღება და დასაქმება

vii) ადგენდნენ დაცვის სისტემას დაზღვევის ფორმით ან სხვა თანაბარი ფორმით, მეზღვაურთათვის ფულადი ზიანის ანაზღაურების მიზნით, რომელიც მათ შეიძლება მიაღგეს მიღებისა და დასაქმების სამსახურის მიერ მეზღვაურების ან შესაბამისი გემთმფლობელის წინაშე თავისი ვალდებულებების შესრულებლობის შედეგად“ და

მისი მე-4 ნაწილის „ჯანმრთელობის დაცვა, სამედიცინო მომსახურება, სოციალური მომსახურება და დაცვა სოციალური უზრუნველყოფის სფეროში“;

სდანიდარტი A4.5. სოციალური უზრუნველყოფა

1. სოციალური უზრუნველყოფის სფეროში ყოვლისმომცველი დაცვის თანდათანობით მიღწევის მიზნით, წესი 4.5-თან შესაბამისობაში უნდა განიხილოს შემდეგი მისი სახეები: სამედიცინო მომსახურება, ავადმყოფობისას დახმარება, უმუშევრობისას დახმარება, ხანდაზმულობისას დახმარება, მუშაობისას მიღებულ დაზიანებასთან დაკავშირებული დახმარება, ოჯახური დახმარება, ორსულობისა და მშობიარობის დროს დახმარება, ინვალიდობისა და მარჩენალის დაკარგვასთან დაკავშირებული დახმარებები, რომლებიც ავსებენ დაცვას, გათვალისწინებულს წესი 4.1-ის შესაბამისად სამედიცინო მომსახურების შესახებ და წესი 4.2-ის შესაბამისად გემთმფლობელების პასუხისმგებლობის შესახებ, ასევე წინამდებარე კონვენციის სხვა ნაწილების ჩარჩოებში.

შემდგომი სამუშაოს გაადვილებისთვის ჩვენ ვაყალიბებთ ჩვენს წინადადებებს მოქმედებათა პროგრამის სახით:

წინადადებები:

- a) მეზღვაურის უკეთესი მომზადება თავისი შრომითი ურთიერთობების დამოუკიდებელი და დროული კონტროლის კუთხით;
- b) ILO-სა და ITF-ისთვის რეკომენდირებულია სასწრაფოდ გაკეთდეს სახელმწიფოების საზღვაო კანონმდებლობის ანალიზი ახალი დამატებების გათვალისწინებით, რომლებიც შეტანილ იქნა კონვენციის ძალაში შესვლის შემდეგ, და გამოსცეს ცნობარი (სახელმძღვანელო) ასეთი პირობებით;
- c) საკრუინგო კომპანიების პერსონალის უკეთესი მომზადება, თავისი ვალდებულებების დამოუკიდებელი და დროული კონტროლის კუთხით, გამოცდილების გაცვლისათვის;
- d) საერთაშორისო პროფკავშირებისათვის რეკომენდირებულია ერთობლივად ILO-სთან ორგანიზება გაუწიონ სპეციალურ სემინარებს (ტრენინგებს) საკრუინგო კომპანიების პერსონალისთვის;
- e) შავი ზღვის რეგიონის საკრუინგო კომპანიების საერთაშორისო ასოციაციის შექმნა;
- f) მოქნილობის მნიშვნელოვანი ხარისხის უზრუნველყოფა, სახელმწიფო-წევრების მიერ წესებისა და პრინციპების განხორციელების გზებთან მიმართებაში ILO-ს, IMO-ს, ITF-ის, BIMCO-ს, გემთმფლობელების ეროვნული ასოციაციების, ეროვნული ან რეგიონალური საკრუინგო კომპანიების ასოციაციებისა და მეზღვაურთა ეროვნული პროფკავშირების მონაწილეობით;
- g) უნდა მიღწეულ იქნას მცირე გემთმფლობელების გაუმართლებელი ხარჯების დაბალანსება გლობალური მასშტაბით, მაგალითად, მოთხოვილ იქნას ნავსადგურის სახელმწიფოს კონტროლის გემის განმეორებითი ინსპექტირებისთვის ანაზღაურების პრაქტიკის გაუქმება, ყოველთვის ეცნობოს პროფკავშირების ადგილობრივ

წარმომადგენლებს, როცა ადგილობრივი ხელისუფლება გემს აკისრებს სანქციებს, ჩაწვდენს, რამდენად საფუძვლიანია ისინი და როგორ მოქმედებენ ისინი მეზღვაურთა შრომის ანაზღაურებაზე.

- h) უმეტეს შემთხვევებში კონვენციის დანერგვისა და შესრულების პრობლემის მიზეზები არის არასაკმარისი ადამიანური რესურსები და აზროვნების ინერტულობა. ამიტომ პრობლემა უნდა გადაწყვეტილ იქნას შესაბამისი გზით;
- i) სადაზღვევო კომპანიების ფართო ჩართვა კონვენციის მოთხოვნების შესრულების პროცესში.

დასასრულს, ჩვენი მეზღვაურების უფლებების მთლიანად დაცვის მიზნით, ჩვენ ვიხმობთ საქართველოს კომპეტენტურ ხელისუფლებას სასწრაფოდ მიუერთდეს კონვენციას „საზღვაო ნაოსნობაში შრომის შესახებ“.

მადლობას გიხდით ყურადღებისათვის და გისურვებთ წარმატებებს თქვენს კეთილშობილურ საქმეში.

ვალერიან იმნაიშვილი

- შორი ნაოსნობის კაპიტანი
- პროფესორი
- საერთაშორისო საზღვაო სამართლის მაგისტრი
- სანაოსნო მენეჯმენტის ბაკალავრი
- საქართველოს საზღვაო სამართლის ავტორი (2011 წლამდე)
- IMO-ში საქართველოს დელეგაციების ხელმძღვანელი (1993 წლიდან 2006 წლამდე)
- ახალი „საზღვაო ნაოსნობაში შრომის შესახებ კონვენციის“ ტექსტის მომზადებისა და მიღების 1-ლ საერთაშორისო კონფერენციაზე საქართველოს დელეგაციის ხელმძღვანელი
- 1994 წლიდან 2010 წლის ჩათვლით საქართველოს საზღვაო ადმინისტრაციაში ეკავა სამართლებრივი საქმიანობის, საერთაშორისო ურთიერთობების, დროშის სახელმწიფოს კონტროლის, საზღვაო გემების სახელმწიფო რეგისტრაციის, საზღვაო უსაფრთხოების ეროვნული კომპეტენტური პირის სამმართველოების ხელმძღვანელის თანამდებობები
- საზღვაო იურიდიული კომპანიის „Marine Legal Adviser Co.Ltd“-ს პარტნიორი