

Исследование деятельности профсоюзов РПСМ и ИТФ



Основные выводы исследования:

Исходя из заявленной самим РПСМ численности членов РПСМ, и имеющих в распоряжении МБ образцов колдоговоров и Специальных Соглашений, РПСМ получает в год около **40 миллионов (Сорока Миллионов) долларов доходов.**

РПСМ/ИТФ получают доходы по 4-м статьям:

Собственно взносы – платит моряк (2% брутто- зарплат, то есть зарплат со всеми начислениями);

Плата за каждое штатное место в адрес РПСМ – платит судовладелец;

Плата за каждое штатное место в адрес Фонда соцобеспечения ИТФ (ITF Welfare Fund) – платит судовладелец;

Плата за каждого члена экипажа в адрес Фонда Помощи Найма Плавсостава Seafarers Employment Promotion Fund (SEPF) – платит судовладелец.

Исследовать доходы МФТ крайне трудно, практически невозможно. Финансовая составляющая деятельности МФТ тщательно скрывается.

Методом экстраполяции, на основе имеющихся скудных данных, получается, что суммарный доход МФТ и аффилированных профсоюзов составляет более **полумиллиарда долларов в год – 561 миллион долларов.**

Полностью отсутствуют отчетность и статистика:

По количеству членов ITF Seafarers;

По количеству компаний и судов, имеющих колдоговоры с ITF Seafarers;

По количеству моряков, с которых удерживаются взносы;

По доходам ITF Seafarers согласно статьям доходов.

Владелец усредненного судна с экипажем 20 человек по расценкам профсоюзов платит за каждое судно около 900 долларов ежемесячно, без учета собственно взносов, которые владелец **ОБЯЗУЕТСЯ** начислять и удерживать с з/п моряков.

Компания, имеющая договор с РПСМ/ИТФ, не имеет права нанимать на работу моряков, не состоящих в РПСМ/ИТФ и не платящих взносы.

В договорах РПСМ/МФТ отсутствует пункт о **ДОБРОВОЛЬНОСТИ** членства и уплаты взносов моряками, что напрямую нарушает базовые права человека.

Выяснить из имеющихся в открытом доступе материалов, куда, каким образом, на какие цели и сколько именно денег тратится профсоюзами, невозможно.

Главный принцип работы РПСМ и МФТ прост и давно используется различными мошенниками – сделать из имеющейся проблемы, которую никто особо и не замечает, огромную угрозу, и под флагом необходимости немедленных действий выбивать для себя различные властные полномочия.

Не ведется статистики ЧП, связанных с абандоном, невыплатой или задержкой зарплат, и прочими нарушениями трудового законодательства.

В зоне риска оказывается в год никак не более 0.05% от общего числа плавсостава, моряков и рыбаков. Для того, чтобы им помочь, ИТФ вместе с дочерними предприятиями снимает в год с мирового судоходства около полумиллиарда долларов, и загоняет в свое «членство» весь мировой плавсостав и всех судовладельцев.

Согласно коллективному договору ITF, у судовладельца 12 обязанностей. Он отвечает за все. И платит тоже за все.

У профсоюза 2 (две) обязанности, обе не имеют к защите моряков никакого отношения. Согласно первой, он обязуется выдавать судну, покрытому договором, «зеленый сертификат», согласно второй он обязуется переводить часть получаемых от судовладельца денег в счет Welfare Fund. Вопрос к плавсоставу – многие ли из вас знают про Welfare Fund? Зачем он существует и чем он помогает морякам?

Судовладелец рискует постоянно, ежечасно и ежеминутно – людьми, судами, капиталами, репутацией – всем. Плавсостав рискует понятно, как, он рискует спецификой своей нелегкой работы. И только профсоюзы ни от чего не зависят, ничем не рискуют и ничего не боятся.

РПСМ не только не протестует, но наоборот, способствует дискриминации моряков, работающих за границей, делая из них людей второго сорта.

МФТ и РПСМ предали моряков и судоходство в своем отношении к пиратству. МФТ и РПСМ, вместе с т.н. «элитой» судоходства и ООН, препятствуют изо всех сил той единственной мере, которая способна обезопасить судоходство от пиратов – легализации вооруженной охраны на торговых судах.

Т.н. Черный Список, с которым так яростно борются МФТ и МОТ, это на самом деле, институт производственных характеристик. Запретив производственные характеристики, профсоюзы заставляют владельца принимать на работу неведомо кого, ставя под угрозу суда и экипажи.

Деятельность МФТ прямо и открыто способствует выдавливанию качественных профессионалов в пользу дешевой и малограмотной рабочей силы из стран третьего мира.

РПСМ полностью подконтролен руководству МФТ, то есть Лондону.

РПСМ ведет беспощадную войну с отечественным частным судоходством.

Политика РПСМ, направляемого МФТ, ведет к деградации системы образования и подготовки кадров.

Кто дал РПСМ право заявлять о себе, как о представителе российских моряков? Однако через РПСМ МФТ присвоила себе право говорить и требовать, в том числе, и от имени российских моряков.

В составе Морской Коллегии РФ не может находиться глава профсоюза, полностью контролируемого Лондоном.

Политика МФТ при тщательном ее рассмотрении производит впечатление умышленного разрушения существующей кадровой системы. МФТ делает это для того, чтобы заменить неподвластную ей рыночную систему кадров плавсостава системой, базирующейся на кадрах из стран третьего мира. Это будет система, которую МФТ и МОТ смогут контролировать.

МФТ стала серьезнейшей угрозой мировому судоходству:

- уничтожая самое главное достояние отрасли, квалифицированные и ответственные кадры плавсостава;
- жесточенно преследуя малых и средних судовладельцев (а также т.н. «удобные флаги»), и способствуя, прямо и косвенно, монополизации рынка судоходства;
- прямо нарушая законы принуждением судовладельцев к подписанию договоров МФТ, а моряков к членству в МФТ, используя Конвенцию MLC 2006 как инструмент насилия;
- порождая новые источники коррупции и преступлений посредством Конвенции MLC 2006, особенно в странах третьего мира;
- делая из рынка плавсостава некую контролируемую структуру, некий механизм, управляемый хозяевами из Лондона и Нью-Йорка.

МФТ и ее «интернациональное братство профсоюзов», это враг, которого необходимо уничтожить. Или хотя бы подорвать ее могущество настолько, чтобы она не смогла управлять судьбами миллионов людей.



Оглавление:

I. Доходы РПСМ и МФТ стр. 6 - 13

I-I. Доходы РПСМ.

I-II. Доходы МФТ.

II. Расходы РПСМ и МФТ стр. 14 - 15

III. Принципы и методы работы РПСМ и МФТ стр. 16 - 19

Главный принцип работы РПСМ и МФТ

Алгоритм повседневной работы ITF/РПСМ

Особенности работы РПСМ

IV. Как РПСМ и МФТ помогают морякам стр. 20 - 22

V. Обязанности РПСМ и МФТ стр. 23 - 25

Обязанности судовладельцев

Обязанности профсоюзов

VI. Как РПСМ и МФТ передают интересы моряков стр. 26 - 31

VI-I. РПСМ

VI-II. МФТ

Пиратство

Черный Список

Замена восточноевропейских моряков дешевыми моряками из Африки и Азии

VII. РПСМ и национальные интересы стр. 32 - 35

VIII. Цели МФТ стр. 36 - 38

Заключение стр. 39 – 40

Приложения стр. 41 - 43

Материалы и документы стр. 44 - 45

Сокращения и термины:

РПСМ/SUR – Российский Профессиональный Союз Моряков/Seafarers Union of Russia

МФТ/ITF –Международная Федерация Транспортных Рабочих/ International Transport Workers Federation

Морской МФТ / ITF Seafarers – морское подразделение МФТ/ITF

Фонд Помощи Найма Плавсостава - Seafarers Employment Promotion Fund (SEPF)

Welfare Fund ITF – Благотворительный Фонд Моряков МФТ

ITF Seafarers Trust - Фонд Моряков МФТ

I. Доходы РПСМ и МФТ

I-I. Доходы РПСМ.

Основные выводы раздела:

Исходя из заявленной самим РПСМ численности членов РПСМ, и имеющих в распоряжении МБ образцов колдоговоров и Специальных Соглашений, РПСМ получает в год около **40 миллионов (Сорока Миллионов) долларов доходов.**

РПСМ/ITF получают доходы по 4-м статьям:

Собственно взносы – платит моряк (2% брутто- зарплаты, то есть зарплаты со всеми начислениями);

Плата за каждое штатное место в адрес РПСМ – платит судовладелец;

Плата за каждое штатное место в адрес Фонда соцобеспечения ITF (ITF Welfare Fund) – платит судовладелец;

Плата за каждого члена экипажа в адрес Фонда Помощи Найма Плавсостава Seafarers Employment Promotion Fund (SEPF) – платит судовладелец.

Владелец усредненного судна с экипажем 20 человек по расценкам профсоюзов платит за каждое судно около 900 долларов ежемесячно, без учета собственно взносов, которые владелец **ОБЯЗУЕТСЯ** начислять и удерживать с з/п моряков.

Компания, имеющая договор с РПСМ/ITF, не имеет права нанимать на работу моряков, не состоящих в РПСМ/ITF и не платящих взносы, согласно английской версии договоров и соглашений. Российская версия звучит иначе. Пункт о членстве моряка в профсоюзе, аффилированном с ITF, запутан и крайне сомнителен юридически.

В договорах РПСМ/МФТ отсутствует пункт о **ДОБРОВОЛЬНОСТИ** членства и уплаты взносов моряками, что напрямую нарушает базовые права человека.

I-I. Доходы РПСМ.

Давайте попытаемся заглянуть в карманы РПСМ/ITF, чтобы выяснить, сколько же эти друзья трудящихся имеют с судоходства, на какие жалкие гроши им приходится существовать. Официальных данных под доходам РПСМ/ITF мы естественно, найти нигде не сможем, это тайна сродни чертежам последней модели суперсекретного суперистребителя. Это одна из тех многих тайн, на которых основывается могущество самозванных защитников интересов трудящихся.

Что у нас есть для подсчета доходов РПСМ? Ну, кое-что у нас есть, самое главное – образцы колдоговоров, которые РПСМ подписывает с судовладельцами. А в них все просто.

Согласно этим договорам, весь плавсостав судовладельца автоматически зачисляется в члены РПСМ, часто об этом даже не зная. Точно также автоматически с него удерживаются 2% его зарплаты в качестве членского взноса за счастье быть в рядах РПСМ. 2% начисляются не с базовой зарплаты, а с зарплаты со всеми начислениями. Так как у профсоюза с совестью все в порядке, то он не моргнув глазом включает в общий расчет 2% причитающегося ему взноса и начисления за риски зон приравненных к военным, за сверхурочные, за

переработку – короче говоря, с моряка удерживаются 2% от общей суммы начислений, до вычета налогов и что там может еще вычитаться.

Меня заинтересовал вот какой вопрос – ITF очень тщательно прописал возмещение в случае травм, временной и постоянной утери трудоспособности, и гибели кормильца. Берут профсоюзы с этих денег проценты, или нет? По идее, берут. Там ведь прописано, в договорах закрытых, что два процента – со всех начислений. Так почему бы не взять?

Средний по всему экипажу базовый месячный оклад базового экипажа танкеров компании Новошип, согласно колдоговору с РПСМ, составляет 2500 долларов. Возьмем эти 2500 долларов как средний оклад всех членов РПСМ, работающих в плавсоставе. Будем считать, что моряк работает 8 месяцев в году. Итого в год он платит РПСМ 400 долларов. По сути он платит больше, ведь это базовый оклад, а не все начисления. Я было простил профсоюзу то, что там сверху этих базовых 400 долларов, но подумав, решил этого не делать. С какой стати? Если профсоюз сочтет, что это подлая клевета, и его доходы намного меньше, это его горе, не мое. Я принимаю среднюю величину «взносов» плавсостава в размере 450 долларов.

Согласно данным Морского Профсоюзного Вестника №2 (89) 2013, на начало марта в рядах РПСМ насчитывалось 72437 моряков. Умножим 72437 моряков на 450 долларов, и в результате получим захватывающую цифру **\$32,596,650 (Тридцать два миллиона пятьсот девяносто шесть тысяч шестьсот пятьдесят долларов США).**

Профсоюз может возопить, что далеко не все моряки, числящиеся членами, платят взносы, по тем или иным причинам. Что базовые ставки на судах под флагом РФ меньше шкалы МФТ. Отвечаю – мы имеем полное право предположить то, что предположили, и сделать свои расчеты. Если наши расчеты неверны, пусть профсоюз предоставит свои расчеты, а мы сверим, и если расхождение будет большим, извинимся. Но если профсоюзу нечего скрывать, если он не огребает дурные миллионы, а наоборот, еле сводит концы с концами, то почему на его сайтах нет финансовой отчетности? Глядишь, плавсостав расчувствуется и предложит увеличить взнос с 2 до 5 или сколько потребуется процентов. Да сколько угодно процентов, лишь бы профсоюзные лидеры не похудели.

Давайте попробуем разобраться в хитрой профсоюзной механике. Я просмотрел несколько колдоговоров с несколькими компаниями, везде для оценки стоимости экипажа проставлены базовые оклады согласно принятым в ITF минимальным ставкам.

Независимо от группы судов. То есть базовый оклад скажем, капитана в 5400 долларов распространяется по сути, на всех капитанов. А мы ведь знаем, что в зависимости от группы, скажем танкер хэнди или танкер суэцмакс, зарплаты комсостава, особенно старшего, сильно отличаются. Однако специальный пункт в Специальных Соглашениях специально оговаривает, что членский взнос 2% взимается с каждого члена экипажа следующим образом:

- а) независимо от его желания;
- б) со всех начислений, то есть не со штатного оклада, а как писалось выше, с брутто оклада.

For Crews on Flag of Convenience Ships 1 January 2012-2014
Membership Fees, Welfare Fund and Representation of Seafarers
§30

30.1 Subject to national legislation, all seafarers shall be members of an appropriate national trade union affiliated to the ITF. The Company undertakes not to engage seafarers who are not covered by the present agreement and recommend that all seafarers join the Union.

30.2 The Company shall arrange to pay in respect of each Seafarer the fees in accordance with the terms of the Union. **The Company agrees to deduct from the seafarers' wages the membership fees payable to the Union which are currently 2% (two per cent) of the gross**

wages per month for both Officers and Ratings and remit them to the Union. **In case of seafarers are not permanent members** of the Union the **Company shall deduct 2% of gross wages** and remit this amount to the Union.

Мы знаем, что многие компании, в том числе и далеко не третьесортные, практикуют персональную договоренность. По отчетам платится одна зарплата, в соответствии с требованиями, по факту платится другая. Речь идет прежде всего о комсоставе. Компания платит столько, сколько может. Если не может, она жертвует качеством ради экономии, и нанимает вместо российского или украинского моряка филиппинского или китайского, и платит ему на 1000 и более долларов меньше. Однако при наличии у компании договора с профсоюзом, она вынуждена вести двойную бухгалтерию, скармливая профсоюзу то главное, что ему и надо – процент с фиктивной брутто зарплаты. Профсоюзы про эту практику прекрасно знают, и ничего против не имеют, шли бы денежки. Профсоюзы таким образом, создали две реальности, виртуальную и фактическую. Причем профсоюзы получают реальные деньги с виртуальной действительности. Ход, которому позавидует любой шулер.

Теперь оценим борьбу профсоюзов за повышение окладов. В настоящее время профсоюзы требуют очередного повышения базовых окладов на 1.5-2%. 2500 средней зарплаты прирастут на 50 долларов, из них 1 доллар уйдет профсоюзу. В месяц. В год 8. А всего со своей борьбы за повышение базовых окладов РПСМ получит таким образом, дополнительных **\$579,496 долларов в год. Пятьсот семьдесят девять тысяч с копейками.**

При этом на борьбу за повышение окладов профсоюзы дерут с судовладельцев особо, это идет вне поборов с моряков, отдельной и немалой статьёй.

Это как же надо устроиться, чтобы грабители получали с жертвы - судовладельца еще и деньги на организацию его дальнейшего ограбления!

Вот как надо жить, народ! Вот как надо устраиваться! А вы там образование получаете, дипломы, из морей не вылазите ради своих окладов высоких...

Специальное Соглашение с судовладельцем сильно напоминает узаконенный рэкет.

Компания обязуется выплачивать:

2% «членских» взносов с брутто зарплаты каждого моряка ежемесячно;

\$450 за каждую позицию в штатном расписании судов данной компании (то есть за каждое рабочее место, не за каждого моряка, без учета должности) за период сроком 3 года в качестве пожертвования на деятельность профсоюза;

\$750 за каждую позицию в штатном расписании за период сроком 3 года в качестве пожертвования в Фонд сощобеспечения ITF (ITF Welfare Fund).

При этом Компания берет на себя обязательство всемерно привлекать моряков в ряды профсоюза. Ну то есть, денежки 2% дерут само собой, член ты или нет, но крайне желательно, чтобы ты этим членом стал, чтобы полностью избежать возможных споров и исков. Но это в английской версии (См. выше)

В русской версии несколько иначе:

30.1. Подпадая под национальное законодательство, все моряки, дабы к ним применялся данный Договор, являются членами соответствующего национального профсоюза – члена МФТ, либо МФТ с отнесением в Специальный отдел Моряков.

30.2. В отношении каждого моряка, Компания организует уплату вступительных/членских взносов, по правилам и условиям соответствующей организации.

Вот тут очень интересно. Тут надо юристов и может, даже следователей. Что означает пункт 30.1? То же, что пункт 30.1 в оригинале (см. выше)? Это как понимать? Это так

понимать, что моряк, не являющийся членом РПСМ, не может устроиться на работу в компании, имеющую договор с РПСМ? В английской версии написано, что Компания ОБЯЗУЕТСЯ не принимать на работу тех, кто не является членом аффилированного с ИТФ национального профсоюза. А что это за словоблудия насчет «подпадая под национальное законодательство»?

- Где национальное законодательство, которое делает членство в РПСМ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ? Где этот закон?
- Где пункт о ДОБРОВОЛЬНОСТИ уплаты взносов и членства? Где пункт о том, что моряк должен изъявить согласие на удержание с его брутто – зарплаты 2 процентов, причем сделать это письменно?
- Как это согласуется с законами (в том числе международными) и базовыми правами человека?

Начнем подсчитывать доходы. В РПСМ числится 72437 моряков. Возьмем за основу стандарт работы плавсостава - 1 моряк работает 8 месяцев в году, то есть на каждое штатное место требуется в течении года 1.3 человека. Исходя из этого, получаем, что на 72437 членов РПСМ приходится 48291 единица штатного расписания. $48291 \times \$450 : 3$ года = **\$7,243,650 – Семь Миллионов Двести Сорок Три Тысячи Шестьсот Пятьдесят Долларов США в год.**

Старший Брат, ИТФ, как ему и полагается, берет побольше. $48291 \times \$750 : 3 =$ **\$12,072,750. Двенадцать миллионов** с мелкими копейками, что нам 72 тысячи. На один хороший банкет по случаю чего-нибудь.

Это еще не все, не надейтесь. **Компания платит, дополнительно, \$10 в месяц за каждого члена экипажа в Фонд Помощи Найма Плавсостава Seafarers Employment Promotion Fund (SEPF)**, это как раз те деньги, на которые существует Международный Соглашательский Форум IBF, благодаря деятельности которого шкала зарплат регулярно повышается. Насколько я чего-то понимаю в крайне запутанной (разумеется, специально) профсоюзной механике, IBF как раз и определяет шкалу минимальных зарплат. Сколько хотя бы приблизительно получает SEPF, я постараюсь оценить в разделе, посвященном доходам ИТФ и аффилированных профсоюзов в сумме.

Теперь давайте оценим, во что обходится судовладельцу и экипажу профсоюз, в какую сумму. Берем Специальное Соглашение с **Новошип**, вступившее в силу 1 января 2012 года. Там числится 55 судов. Берем экипаж в среднем 20 человек.

$2500 \times 20 \% 2 =$ **1000 долларов** членских взносов (**платят моряки**);

$450 \times 20 : 36 =$ **250 долларов** в качестве пожертвования на деятельность РПСМ (**платит судовладелец**);

$750 \times 20 : 36 =$ **416 долларов** в Фонд соцобеспечения ИТФ (**платит судовладелец**);

200 долларов с судна в Фонд Помощи Найма Плавсостав SEPF (**платит судовладелец**).

Итого 1866 долларов в месяц с одного судна.

Новошип входит в Совкомфлот. В Совкомфлоте 157 судов. Умножаем 157 на 1866 и получаем **\$292,962 – Двести Девяносто Две Тысячи Девятьсот Шестьдесят Два Доллара в Месяц.**

Берем Коллективное Соглашение от 20120 года с **Палмали**, в котором числится 22 судна. Берем те же цифры доходов профсоюзов с одного судна, и получаем ежемесячный доход с Палмали равным $1866 \times 22 =$ **\$41,052 – Сорок Одна Тысяча Долларов в Месяц.**

Итого только с двух компаний профсоюзы, РПСМ и ITF, а также SEPF, имеют \$334,014 (Триста Тридцать Четыре тысячи USD) в месяц.

РПСМ имеет «своих» \$1250 с судна, остальные идут в ITF и SEPF. Доходы РПСМ, следовательно, составляют \$223,750 – двести двадцать три тысячи долларов в месяц только с двух компаний.

В год, если рассчитывать прибыли РПСМ исходя из количества моряков, экстраполяцией, его доход составляет \$32,596,650 + \$7,243,650 = \$39,840,300. Почти сорок миллионов долларов.

И многие судовладельцы в РФ и в мире могут похвастаться такими доходами?

I-II. Доходы МФТ.

Основные выводы раздела:

Исследовать доходы МФТ крайне трудно, практически невозможно. Финансовая составляющая деятельности МФТ тщательно скрывается.

Методом экстраполяции, на основе имеющихся скудных данных, получается, что суммарный доход МФТ и аффилированных профсоюзов составляет более полумиллиарда долларов в год – 561 миллион долларов.

Полностью отсутствуют отчетность и статистика:

По количеству членов ITF Seafarers;

По количеству компаний и судов, имеющих колдоговоры с ITF Seafarers;

По количеству моряков, с которых удерживаются взносы;

По доходам ITF Seafarers согласно статьям доходов, перечисленных в разделе I-I.

Знаете, что самое поразительное насчет ITF? Контора объединяет кучу национальных профсоюзов транспортников – авиа, докеры, жд, авто, флот, только кучеров не нашел. Контора сообщает на своей первой странице, что ее членами по всему миру являются 4.5 миллиона транспортных рабочих. Начал искать общий финансовый отчет ITF. Нашел за 2010 год, отчет по аудиту на конгрессе ITF 2010 года в Мексике.

<http://www.itfcongress2010.org/files/extranet/-/2/24035/42%20C%2010%20Financial%20Statements%20and%20Auditors%20Reports.pdf>

Из него следует, что членство стоило в 2009 году 1.2 фунта/год. Итого ITF собрал за год – со всех видов транспорта – 4 269 231 фунт, четыре то есть миллиона двести шестьдесят девять тысяч с копейками. И как это понимать? Одни только два процента в месяц с зп только российских моряков больше, чем весь объявленный ITF доход!

<http://www.itfcongress2010.org/documents.cfm/categoryID/82>

Что такое, все-таки, Welfare Fund? А вот что (с сайта ITF Seafarers на русском) – это благотворительный фонд:

средства, выплачиваемые судовладельцами, подписавшими соглашение с МФТ (ITF), поступают в благотворительный фонд. Некоторое количество этих средств используется на благотворительные цели Фондом моряков МФТ. Эти деньги также используются для поддержки работы МФТ по некоторым проблемам, связанным с морем.

Аудит WF мне найти не удалось. Что там за работа такая у ITF по некоторым проблемам, выяснить не удалось.

Кое-как через поиск в Google (на сайтах ITF найти не удалось) откопал аудит по ITF Seafarers Trust (Фонд моряков на профсоюзном языке), который как и следовало ожидать, вызывает большое удивление. На счет этого фонда в 2011 году поступило всего 1.1 миллиона фунтов пожертвований. Это как? А прописанные в закрытых для непосвященных Специальных Соглашениях обязательные взносы как же? Одни только Совкомфлот и Палмали дают ежегодно в этот фонд почти 900 тысяч долларов ежегодно. Две только российских компании. А в IWF текут деньги со всего мира. С сотен компаний и тысяч судов. Где это все?!

Интересно также, что отчет в формате pdf сделан не копируемым, то есть это 23 страницы отсканированных листов. Что, думаете, случайно? Нет, не случайно, продуманно. Чтобы максимально затруднить происки таких вот вроде меня копателей. Вот он, этот аудит:

<http://www.itfglobal.org/files/extranet/-1/36592/Seafarers%27%20Trust%20Annual%20Report%202011.pdf>

А еще у них есть целая куча другого чего-то не знаю чего, вроде фонда или службы гуманитарной помощи, того, который помогает попавшим в пиратский плен морякам и их семьям. Помогает само собой, добрым словом и советами психологов, вы что думали, деньгами? А помните позорную кампанию Save Our Seafarers по сбору подписей в петиции, обращенной в никуда с требованием положить конец беспределу пиратов? Это было (и остается, там какой-то новый сбор новых подписей) отдельным действием, отдельной по сути конторой, юрлицом.

Зайти на сайт ITF и попытаться разобраться и оценить организацию в целом, или хотя бы одну ее часть, ITF Seafarers, решительно невозможно.

- Попытайтесь найти строгий четкий отчет морского ITF (ITF Seafarers) по количеству членов. Не найдете.
- Попытайтесь найти строгий четкий отчет ITF Seafarers по количеству компаний, подписавших коллективные договора с ITF. Не найдете.
- Попытайтесь найти строгий четкий отчет ITF Seafarers по количеству судов, покрытых договорами ITF. Не найдете.
- Попытайтесь найти строгий четкий отчет ITF Seafarers по количеству моряков, с чьих зарплат удерживаются 2% их брутто зарплаты. Не количеству членов, а количеству тех, с кого хотят они или нет, взимаются «членские взносы». Не найдете.
- Попытайтесь, наконец, найти строгий четкий отчет ITF Seafarers по доходам по статьям, которые я перечислил сверху. Не найдете.
- Попытайтесь найти все вышеперечисленное на сайтах РПСМ, применительно к российским морякам. Ответ нетрудно угадать – отчетности нет, или она закрыта в бронированном сейфе.

Приступаем к попыткам оценить доходы ITF Seafarers.

На сайте ITF написано, что в его рядах (и рядах аффилированных профсоюзов) числится около 600 тысяч моряков (в каком году эта цифра была опубликована, неизвестно).

Однако РПСМ утверждает, что в его рядах числится 72437 моряков – 12% от общей численности членов ITF. Однако процент российских моряков в мировом плавсоставе около 5%, значит ли это, что российские моряки любят профсоюз в два с лишним раза

больше, чем моряки других стран? Вряд ли. Мадам Клеопатра Думбия-Генри (провозглашенная благодарными за подарок в виде Конвенции МЛС 2996 профсоюзами «Матерью Билля о правах моряков») в одном из своих выступлений сказала, что в ИТФ и аффилированных профсоюзах числится, если мне память не изменяет, около 1.2 миллиона человек плавсостава. Мы вряд ли особо ошибемся, если предположим, что в составе профсоюзов, входящих в ИТФ, числится (вольно или невольно) и платит дань (вольно или невольно, или даже вовсе того не зная) миллион моряков.

Когда кстати, ИТФ сообщает о количестве входящих в нее моряков, она невольно проговаривается. Большинство моряков становится «членами» явочным порядком, компании, в которых они работают, имеют договоры с ИТФ и аффилиатами, и платят дань, в том числе «взносы» с моряков, автоматом. Многие просто не знают, какой чести они удостоены. То есть количество числящихся в ИТФ людей согласно ее данным, это количество голов, с которых ИТФ собирает свою дань.

Насколько можно понять из все тех же пунктов славного параграфа 30 соглашения, моряк либо числится членом национального профсоюза, аффилированного с ИТФ, либо напрямую членом ИТФ, числясь в каком-то Специальном отделе Моряков.

Как мы уже поняли выше на примере РПСМ, часть денег, взимаемых с моряка и с компании идет национальному профсоюзу, часть идет в ИТФ. Из всей этой мешанины ИТФ соглашений и специальных соглашений можно понять, что базовые оклады моряков под национальными флагами определяются на уровне этих государств, и оклады IBF им не указ. Ну то есть, они соответствуют реальному уровню зарплат в этих странах. Договоры на моряков и на суда, работающие под удобными флагами, основываются на базовых окладах IBF. То есть мы просто-напросто не в состоянии оценить, сколько именно собирают со своих моряков и судовладельцев национальные профсоюзы по той шкале окладов, которая является базовой для данной страны.

Но есть и не меняющаяся шкала выплат в WF и в SEPF. Тут отдай и не грехи. Давайте сначала подсчитаем эти доходы, идущие в карман головного учреждения, непосредственно в ИТФ. Сделаем просто, посчитаем, сколько именно с каждой головы платится ежемесячной дани непосредственно в ИТФ, то есть сколько платится в WF и в SEPF. Они рассчитываются исходя из штатного расписания, а не общего нанятого компанией плавсостава. На одну единицу штатного расписания, как мы условились выше, приходится 1.3 моряка. За штатную единицу платится 250 долларов в год в WF и 120 долларов в SEPF. Итого 370 долларов. Вычитаем треть и получаем 246 долларов. Умножаем на миллион голов плавсостава и получаем **246 миллионов долларов!**

Но давайте поверим не мадам Клеопатре, а сайту ИТФ. Пусть будет 600 тысяч моряков. Умножаем на 246 долларов и получаем **147 600 000 – сто сорок семь миллионов шестьсот тысяч.** Пусть кто-нибудь скажет, что это сущие гроши.

На долю удобных флагов приходится около 70% мирового торгового флота. То есть приблизительно 70% плавсостава работает под удобными флагами. То есть если экипаж судна под удобным флагом имеет договор ИТФ, его членские взносы начисляются с минимальной базовой шкалы окладов по IBF.

Следовательно, мы можем принять за основу цифру в 700 тысяч моряков – это те, чьи взносы начисляются с окладов по базовой шкале IBF. Тогда согласно расчетам, проведенным для РПСМ, получаем, что с этих 700 тысяч моряков ИТФ и аффилированные с ним профсоюзы получают в год $700000 \times \$450 = \$315,000,000$. **Триста Пятнадцать Миллионов Долларов.**

Да, конечно, я знаю, что у ИТФ есть какая-то хитрая шкала, по которой кто-то платит 2%, а кто-то «всего» 120 долларов в год. Как она работает и почему, кто ее знает. Поэтому примем за факт эти самые 315 миллионов долларов.

В сумме ИТФ и аффилированные профсоюзы имеют с моряков и судовладельцев **315 + 246 = 561 миллион долларов. Полмиллиарда.**

Ну да, конечно, реальная сумма может быть меньше. Но нам-то что за дело? Если я ошибся на сотню миллионов, то это горе профсоюзов, не мое. Им нечего скрывать, их доходы смехотворны, и мои расчеты, это бред и клевета на светлый облик профсоюзов? Пусть опубликуют точные цифры.

Было б все честно и не иди речь о сотнях миллионов, они бы цифры своих доходов публиковали.

Ну и напоследок, закрывая тему секретных доходов ИТФ/РПСМ. РПСМ в одной из своих заметок, якобы устами голландского капитана сказал буквально следующее «У судовладельцев достаточно средств, они не разорятся». Якобы устами – потому что в том видеоролике, который сопровождает заметку, голландский капитан этого не говорит.

<http://www.bro.sp.ru/news.html?pathnews=/news/2013/09/04/2>

Вот и я про мои расчеты доходов ИТФ/РПСМ говорю, причем своими устами, не привлекая голландского капитана – у них доходы большие, плюс-минус сотня миллионов долларов в моих расчетах значения не имеет. Как говорил Суворов – пиши поболе, чего их жалеть, супостатов.

II. Расходы РПСМ и МФТ

Основные выводы раздела:

Выяснить из имеющихся в открытом доступе материалов, куда, каким образом, на какие цели и сколько именно денег тратится профсоюзами, невозможно.

Большое количество каких-то «Фондов», «Кампаний» и прочих не то структур, не то организаций, заставляет предполагать, что они являются прачечными для отмывки огромных, неподконтрольных и неподотчетных, средств, собираемых профсоюзами с судоходства.

=====

Обратимся к расходам. Куда профсоюзы засовывают, на что тратят такую прорву денег? Давайте посмотрим на РПСМ, попытаемся оценить их расходы.

В структуре РПСМ 15 региональных отделений, причем непонятно почему, часть из них дублирует друг друга. Во Владивостоке расположены Тихоокеанское региональное отделение и Дальневосточное региональное отделение, в разных офисах. Северо-запад и Юг также дублируются. Зачем? А черт его знает. Чтобы деньги размазать?

Но ладно, 15 так 15. Сколько в каждом отделении работает людей? А черт его знает. Но возьмем в среднем по стране 15. Ну, не может быть, чтобы было больше. $15 \times 15 = 225$. Еще есть головной офис в Москве. Он вроде бы существует отдельно от Московского регионального. Накинем еще 25. Получим 250.

Аренда офиса в Москве: цены от 6000 руб/кв.м. до 30000руб/кв.м. в год. В СПб от 6000 до 20-25000. Во Владивостоке вряд ли меньше. В прочих регионах меньше, но не будем мелочиться. Выделим РПСМ на аренду офисов исходя из стоимости аренды 1 квадратного метра 12 тысяч рублей.

Сколько кв метров надо отделению РПСМ? Вряд ли сотни, ведь не бордель же они держат (хотя конечно, кто знает... членам профсоюза пиво, бляди и вобла со скидкой). Выделим им 80 квадратных метров. Да ладно черт с ним, дадим сто. Получим 1500 квадратных метров офисов по цене 12000 за метр в год. Получаем 18 миллионов рублей. Широкой рукой – 20 миллионов. Ничего для родимых не жалко. 20 миллионов рублей, это где-то 610 тысяч долларов. А доходов мы им насчитали почти 40 миллионов долларов. Куда идут остальные 39 миллионов? На что? Если в основном на зарплату, то средняя зарплата скромного профсоюзного деятеля должна превышать 100 тысяч долларов в год. Это при условии, если у них в штате работает по всей стране 250 человек. А если меньше? А шкалы ведь разные, руководство получает наверняка больше уборщицы, несмотря на всю их профсоюзную солидарность с трудящимися и протест против разницы в доходах. Сомневаюсь я, что уборщица в РПСМ получает тысяч 7-8 долларов в месяц. Очень сильно сомневаюсь. А вы?

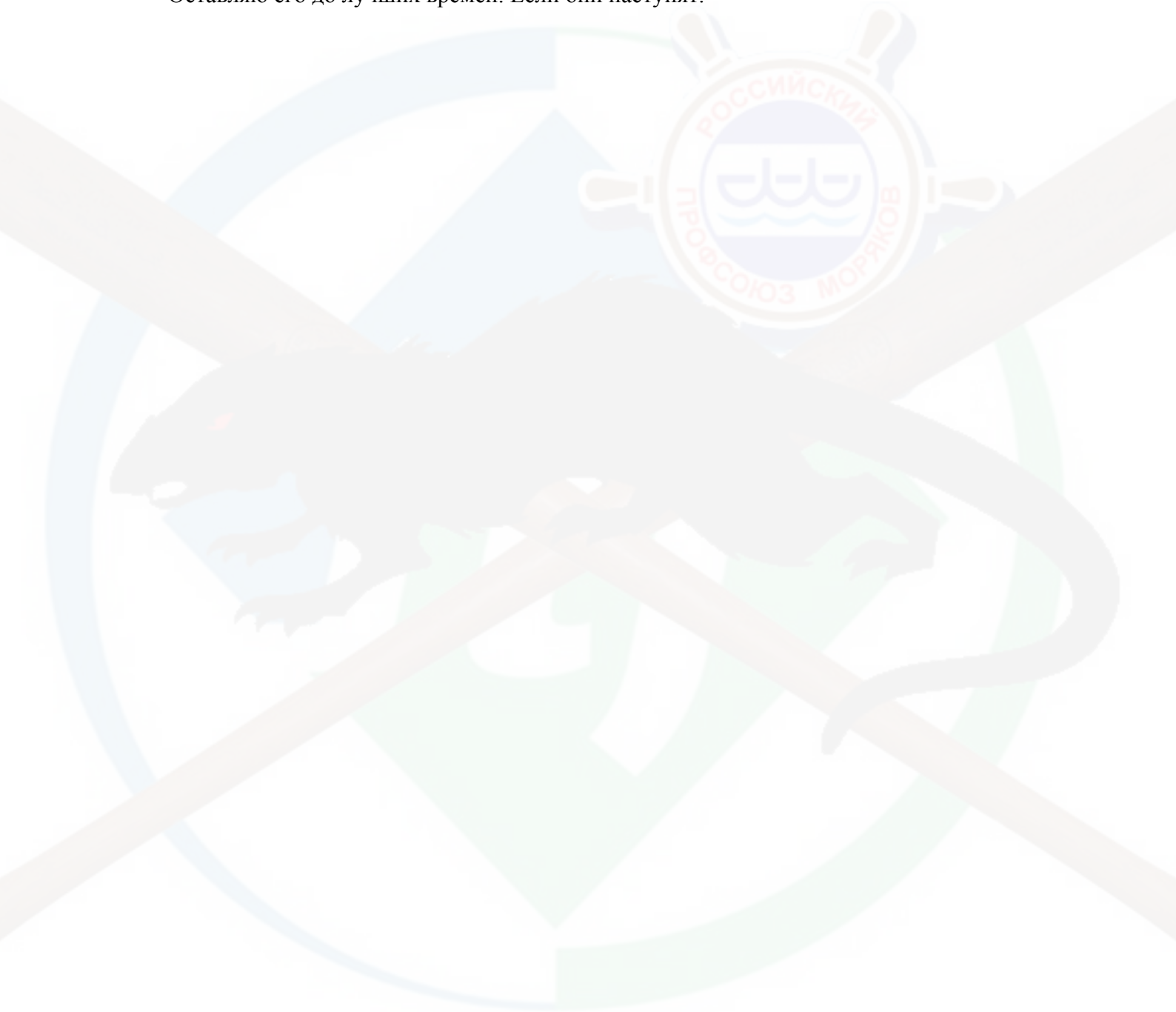
На что еще могут идти эти миллионы? Ну орграсходы, печать их вестников, поддержка сайтов – то и сё, это все равно не десятки миллионов и даже не миллионы. Это по максимуму сотни тысяч долларов в год.

Куда все-таки, ITF/РПСМ тратят эти огромные деньги? Я не знаю. У ITF есть куча каких-то странных контор и фондов, с полным отсутствием отчетности или неразборчивой отчетностью. Мне кажется, или вернее сказать, я уверен, что вся эта деятельность и все эти организации являются просто-напросто прачечными по отмывке гигантских средств, собираемых в виде дани с судоходства. Сотни миллионов долларов необходимо как-то оприходовать, объяснить и сделать легальными, годными к дальнейшему употреблению. А как интересно, получают профсоюзы деньги от заказных наездов на те или иные компании? Чем, например, заплатили грузовые паромные компании Англии ITF за ее наезд на российские ро-ро, попытавшиеся выйти на англо-ирландский рынок?

Что-то где-то тупо идет в карманы инспекторов, но что-то где-то идет и в виде «пожертвований» в многочисленные эти профсоюзные «фонды».

А как расценивать бизнес инспекторов ИТФ, вроде описанного мною семейного бизнеса инспектора ИТФ по российскому ДВ (см. в Приложениях в разделе Статьи)? Это вроде приусадебного участка, или определенная доля идет в ИТФ?

Вся эта странная, но очень кипучая деятельность, требует особого исследования. Оставляю его до лучших времен. Если они наступят.



III. Принципы и методы работы РПСМ и МФТ

Основные выводы раздела:

Главный принцип работы РПСМ и МФТ прост и давно используется различными мошенниками – сделать из имеющейся проблемы, которую никто особо и не замечает, огромную угрозу, и под флагом необходимости немедленных действий выбивать для себя различные властные полномочия.

Не ведется никакой внятной, поддающейся анализу и открытой для общественности статистики ЧП, связанных с абандоном, невыплатой или задержкой зарплат, и прочими нарушениями трудового законодательства.

В зоне риска оказывается в год никак не более 0.05% от общего числа плавсостава, моряков и рыбаков. Для того, чтобы им помочь, ИТФ вместе с дочерними предприятиями снимает в год с мирового судоходства около полумиллиарда долларов, и загоняет в свое «членство» весь мировой плавсостав и всех судовладельцев.

Главный принцип работы РПСМ и МФТ

Если послушать новости в центральных СМИ с подачи профсоюзов, если постоянно читать брехунцы – издания профсоюзов, то у непосвященного сложится впечатление, что человек, рискнувший стать моряком, обречен на невыплату зарплаты, на проблемы с репатриацией и на абандон. Так ли это? Сколько людей становится жертвами недобросовестных судовладельцев?

Я эту тему копал и копаю, давно и настолько глубоко, насколько возможно. Точных цифр нет. Точного описания каждого случая нет. Есть только дикие вопли профсоюзов и безудержная самореклама, сопровождаемая разжиганием классовой розни. Но какие-то ведь цифры есть? Есть. Вот они:

Данные от РПСМ:

По информации центра «Seafarers Rights International», с 2001 по 2010 годы было брошено 136 судов и 1612 моряков. За один только 2009 год судовладельцами было оставлено 57 судов и 647 членов экипажей.

2009 год был годом тяжелейшего кризиса. На этот год кризиса выпала почти половина всех абандонов. Без учета кризисного 2009-го, имеем 8 брошенных судов в год. По данным МОТ, составленным на 99% по докладам ИТФ, в 2013 году в этот список попали 2 (два) судна. Мировой торговый флот (без учета рыболовного, а МОТ фиксирует все абандоны, в т.ч. рыболовных судов) насчитывал на 1 января 2011 года 45662 судна валовой вместимостью от 1000 брт. Итого процент брошенных судов (без учета рыболовных):

В 2009-м - 0.12%

В среднем в период 2001-2010 – 0.02%

В 2013-м на сентябрь – 0.00438%

Процент брошенных моряков исходя из многократно озвученной цифры их общего количества около 2 миллионов:

В 2009-м - 0.03%

В прочих годах это 0.005%, в среднем в год бросалось 107 моряков и рыбаков, при общем их количестве никак не менее 2 миллионов. Ездить на машине опаснее. Шанс родиться 29 февраля – 1 из почти полутора тысяч. Шанс оказаться на брошенном владельцем судне – 1 из грубо 20 тысяч.

Есть и другие цифры. Они вообще ничем и никак не доказываются. Так, РПСМ утверждает, ссылаясь на МОТ, что в год в среднем фиксируется 130-150 не то исков, не то жалоб на невыплаты зарплат. <http://www.surpr.ru/stati/976/>

Так исков или жалоб?

Еще откуда же:

Именно высочайшим приоритетом прав “abandoned crew” обосновывается процедура ускоренного судопроизводства в Сингапуре, в год рассматривается от 30 до 50 подобных случаев.

То есть только сингапурский суд рассматривает в год 30-50 случаев абандона? А откуда тогда их же, профсоюзные цифры насчет 136 абандонов за 10 лет?

А вот еще одни данные от другой недавно появившейся благотворительной и душеспасительной конторы, которая называется «Международный центр помощи и благосостояния моряков (ISWAN)», по итогам работы центра в 2012-м. Всего было зафиксировано 931 обращение, эти обращения касались 4300 моряков и членов их семей. Из общего числа обращений 43% пришлось на невыплаты (задержки) зарплат и проблемы с репатриацией. То есть 400 случаев, около 2000 моряков и членов их семей. Описаны всего два случая – один абандона, один невыплаты зарплаты. Что там было по всем остальным случаям, что за обращения, насколько серьезно – неизвестно. Никаких данных нет. Но есть замечание, что моряки часто обращаются просто за справкой, а ISWAN либо дает ее, либо перенаправляет их вопросы в соответствующие конторы, большей частью в ITF. Так что же это за 400 случаев, повторяю вопрос? Сколько из них было простыми вопросами, с просьбой помочь разобраться, и сколько было просьб о конкретной помощи и конкретных проблемах?

Суммируя и натягивая все, что можно натянуть, получаем, что в зоне риска оказывается в год никак не более 0.05% от общего числа плавсостава, моряков и рыбаков. Для того, чтобы им помочь, ITF вместе с дочерними предприятиями снимает в год с мирового судоходства около полумиллиарда долларов, и из этих 0.05% раздувает проблему вселенского масштаба, делает из них самую страшную угрозу плавсоставу из всех имеющихся.

Я не поленился, и подсчитал, что за 1-е полугодие 2013 года РПСМ разбирался и помогал в 18-ти случаях, когда к нему обращались за помощью, прямо или косвенно (написала жена, например). В сумме получается около 100 моряков. В год следовательно, 200. Из них многие, если не большинство, членами РПСМ не являлись. Тут логика простая – часто за помощью обращаются люди, изначально устроившиеся на работу в сомнительные или слабые компании. По той или иной причине, устроиться в первоклассные или хотя бы стабильные, надежные компании они не могут. Если они столь легкомысленны в трудоустройстве, то с какой стати они будут вступать в РПСМ? Да РПСМ и сам в этом признается – взялся помогать например, экипажу Нефтерудовоз – 10М, и тот в полном составе вступил в РПСМ. В РПСМ насчитывается более 72 тысяч моряков, платящих надо понимать, взносы. Взносы за то, чтобы была оказана помощь (или было сказано, что оказана помощь), 200 морякам – чуть менее 0.4% - даже если предположить, что все попадающие в беду являются членами РПСМ. Какая помощь, материальная? Нет, что вы. Вот как описывает свою помощь сам РПСМ:

В большинстве случаев проблем можно избежать, вступив в профсоюз. Членство в РПСМ может дать морякам огромную выгоду, например, бесплатные консультации по любым вопросам и гарантию защиты интересов и прав.

Вот какая огромная выгода – бесплатная консультация. Грамотный человек в наши дни с пол-пинка найдет эту консультацию в Интернете.

Главный принцип работы РПСМ и МФТ прост и давно используется различными мошенниками – сделать из имеющейся проблемы, которую никто особо и не замечает, огромную угрозу, раздуть проблему до катастрофических размеров, и под флагом необходимости немедленных действий выбивать для себя различные властные полномочия. Просто до идиотизма, но при отсутствии должного контроля и анализа, при отсутствии независимых СМИ, схема надежна, как трехлинейка.

Алгоритм повседневной работы ИТФ/РПСМ

1. ИТФ/РПСМ делает что-то положительное, при условии, что это не мешает их интересам (от интересов всего механизма до интересов региональных представительств или даже конкретных инспекторов). Мотивация положительной деятельности простая – нельзя ничего не делать. Ну и конечно, необходима самореклама.
2. ИТФ/РПСМ делает что-то положительное, когда это совпадает с его интересами. Например, борьба РПСМ с совершенно безобразным контрольно-пропускным режимом в портах РФ. У РПСМ прямая заинтересованность в облегчении доступа его инспекторов на суда в портах. Тактически для РПСМ доступ на суда крайне важен. Пока еще ИТФ/РПСМ не смогли выбить для себя статус проверяющих и контролирующих органов с правом посещения любых судов в портах.
3. ИТФ/РПСМ не делает ничего, несмотря на обращения, просьбы и мольбы. Чаще всего потому, что это слишком хлопотно, или затратно, или предположим, с данным конкретным судовладельцем у ИТФ/РПСМ «особые» отношения.
4. ИТФ/РПСМ действует во вред своим «членам», руководствуясь своими личными интересами. Например, попытки устроить скандалы и совершенно ненужный, опасный шум в случае захватов пиратами заложников с судов компаний, не имеющих договоров с ИТФ/РПСМ, с целью взять эти компании под свой контроль (случай с буксиром-снабженцем Bourbon Liberty 249 <http://www.odin.tc/articles/rpsm.htm>).

Особенности работы РПСМ

РПСМ, МФТ и выше – МОТ, просто необходимо делать ситуацию с невыплатами и абандонами хуже, чем она есть на самом деле. Поэтому не ведется никакой внятной, поддающейся анализу и открытой для общественности статистики ЧП, связанных с абандоном, невыплатой или задержкой зарплат, и прочими нарушениями трудового законодательства. Поэтому лента новостей сайтов РПСМ и их печатные издания являют из себя пестрый набор заметок, практически не поддающихся анализу.

Там есть:

- а) безудержная похвальба;
- б) совершенно невнятное описание случая (в редких «чистых» случаях описание достаточно внятное);
- в) мнение только одной стороны, РПСМ (ну само собой когда есть – благодарности от моряков);
- г) суммы, которые в большинстве описываемых случаев совершенно не поддаются никакой проверке, как и обстоятельства выплаты долгов или репатриации.

От десятков, сотен тысяч и наконец, миллионов долларов возвращенных зарплат рябит в глазах. Но конкретно можно понять, как именно РПСМ помог вернуть долги, только в единичных случаях.

Есть еще один вид деятельности ИТФ/РПСМ и прочих «аффилированных», это хорошо известные т.н. «Недели действий» по регионам. Суть этих повальных проверок судов в портах очень простая. Это тщательно спланированные облавы на тех судовладельцев, которые еще не платят дань ОПГ ИТФ. И на их суда и экипажи. Экипажи – такая же добыча, как и судовладельцы. Если сравнить с мафией, то бандиты в ходе рутинной работы выборочно «прессуют» ту или иную лавку или ресторанчик. Но время от времени они выходят на улицу или квартал всей бандой, круша битами все, что подвернется, и загоняя под свою «крышу» всех, кто еще не платит дани, в массовом порядке.

РПСМ врет. Направо и налево, безудержно и с упоением. Ловить РПСМ на вранье там и сям нетрудно, потому что он без лжи и хвастовства не может. Дело это забавное и по-своему интересное, но проводить сколько-нибудь серьезный анализ работы РПСМ из-за этой его особенности почти невозможно. Но с другой стороны, эти его вранье,

хвастовство и бесстыжее выпячивание мнимых и реальных заслуг и являются сами по себе характеристиками и его работы, и его сути. Серьезный институт, занимающийся серьезными делами и ответственный за результаты своей работы, врать и хвастать не будет. Уважающий себя человек врать и хвастать, даже если есть чем похвастать, не будет.

Яркий пример лжи ИТФ – на шумевшая кампания «Черное море позора» (Black sea of shame). ИТФ облыжно оболгала все судоходство скопом, чтобы устроить облаву, с целью резко увеличить количество судовладельцев, которые подпишут с ИТФ договоры. ИТФ заявила в своем «исследовании», что флот черноморского бассейна преимущественно субстандартный. (См. Примеры в Приложениях, или см. статью «Черное море позора, или очередная позорная акция профсоюзов ИТФ» <http://www.odin.tc/articles/blacksea.htm>)

Примеры см. в Приложениях **Приложение к Главе III**

IV. Как РПСМ и МФТ помогают морякам

...любой нормальный профсоюз всегда за прямые и непосредственные акции по защите самих себя самими моряками..

Но может быть, РПСМ поддерживает бедствующих моряков? Зададимся вопросом, как именно он их поддерживает. Оплачивает ли он их репатриацию? Нет, хотя я и нашел одно исключение. Выделяет ли им деньги в счет задолженностей по их зарплатам? Еще более категорическое нет. Тогда как РПСМ им помогает? Объясняю, как.

Прежде всего шумихой в СМИ. Это дело РПСМ любит, особенно когда ЧП касаются компаний, которые не платят РПСМ дани.

Давлением на компанию, которая либо отказалась от судна (ну, это редко), либо длительное время не выплачивает экипажу зарплату. Давление в основном телефонное. С битами вроде бы пока в офисы не вламываются. Но взамен напускают на провинившуюся компанию прокуратуру, СК – кого только можно, короче.

Наймом юристов, если есть возможность ареста судна по иску от экипажа, с целью продажи судна на аукционе. Если вы хорошо подумали о профсоюзе, то напрасно вы это сделали. Юристы оплачиваются из сумм, вырученных за продажу судна. Насколько мне известно, профсоюз тоже чего-то с продажи судна имеет.

Вот вам недавний пример – РПСМ уже нанял юриста для оформления иска экипажа по невыплате зарплаты, с целью ареста судна и его продажи с аукциона. Но тут вдруг вынимать экипаж из беды прилетает вице-губернатор, и увозит его с собой на родину. РПСМ горько сетует на легкомыслие моряков, ведь юристу что-то там уже было уплачено. Тут же начинается новое подобное дело в другой стране, и РПСМ, проговорившись, пеняет морякам – вы ж мол, не нагадьте, не репатрируйтесь раньше времени, а то что нам, опять убытки нести, наняв юриста?

А калининградское отделение РПСМ и вообще так прямо и сказала – мол, чего вы к нам лезете за помощью, если вы не наши члены? Вы что, не можете найти 600 евро на юриста? Ну, и отвалите тогда, мы вам тут не благотворительная организация. Глава калининградского отделения вообще много чего наговорил:

«...дело уперлось в шестьсот евро адвокатского сбора за подготовку иска в суд, который, по мнению моряков, должен был уплатить какой-нибудь доброжелатель. Между тем, профсоюз - все-таки не телефонная будка и не фонд помощи странствующим-путешествующим. Если гражданин РФ попадает в бедствие за рубежом, то помочь ему, прежде всего, обязано его государство. А профсоюз, общество любителей кактусов или иная общественная организация – они действуют, исходя из своих уставных обязательств».

Чтобы оценить строгость и принципиальность этого главы, надо спросить калининградских моряков, на чем ездят глава и его супруга.

При этом ИТФ помогает весьма странно и выборочно. Нередко я узнаю о том, что ИТФ и подельники, национальные профсоюзы, полностью игнорируют жалобы и обращения моряков, даже в тех случаях, когда есть ИТФ колдоговор.

Как вам такой случай – судно арестовано за долги в Индии и продается с аукциона, экипаж разлетелся по домам, его интересы взялся защищать юрист, нанятый ИТФ. И вот капитан пишет мне, что юрист полагает, что львиную долю денег заберет кредитор, экипажу достанется совсем мало. Юрист обратился к капитану с просьбой найти где-нибудь какие-нибудь рычаги влияния на суд. Это юрист, у которого очевидно, есть договоренность и опыт работы с ИТФ! Юрист иными словами, говорит, что денег будет меньше, что все долги не отдадут, если вообще отдадут что-нибудь. Мы с капитаном пришли к одному мнению – экипаж тупо «кинули» с помощью юриста, причем ИТФ внакладе не остался.

Сухогруз, принадлежащий не последней голландской компании, попал в переплет и был арестован в Китае с многомесячной стоянкой и большими убытками. У украинского экипажа образовались большие задолженности по зарплате, возникли проблемы с репатриацией. Компания имеет договор с ИТФ, экипаж неоднократно обращался в ИТФ, писал коллективные письма. Помощи не получил.

Но может, то был Китай, слишком далеко от ИТФ? Есть примеры прямо под носом – арестованные за долги суда английской компании Torbulk, стоящие в портах Англии. Ничего ИТФ не делала. Устроила сначала шум, и то не сама, а на волне публикаций английских СМИ, а потом затихла.

Но может, то ИТФ, а РПСМ ведет себя иначе? Да нет, не ведет он себя иначе. Чем собственно, профсоюзы вообще помогают попавшим в беду экипажам или морякам? Ну понятно, шумят. Заметим, что не всегда шумят, не во всех случаях, а только в тех случаях, когда им это выгодно; когда их это устраивает; когда не идет вразрез с их интересами. Во всех случаях оказания помощи у ИТФ/РПСМ есть одно железное правило – никаких расходов, или минимум расходов! Если есть расходы, они должны окупаться. То есть нанимая юриста, профсоюз рассчитывает на покрытие расходов (уверен, с наваром) либо за счет предположим, продажи судна с аукциона, либо за счет отдельной проплаты судовладельцем.

Попавшим в беду экипажам и отдельным морякам материально помогают то всякие христианские организации, то еще какие благотворительные, но не ИТФ и ее подчиненные, национальные профсоюзы. Иногда они бывает, подбрасывают на судно что-то по мелочи – воду там, ящик Доширак, что-то в этом духе и таких размеров. В начале этого года РПСМ устроил эпическую битву за трудовые права экипажа танкера Нефтерудовоз-10М, застрявшего на рейде Махачкалы. РПСМ пошел на беспрецедентные расходы, оплатив 3 тонны топлива, необходимого для поддержания жизнедеятельности судна и экипажа. Ужаснувшись видимо, собственному безумному расточительству, РПСМ чуть позже объявил сбор денег в пользу экипажа.

Помните, выше я писал об исключении из правила профсоюзов не оплачивать репатриацию? Вот оно, это исключение – рефрижератор Cool Aster, застрявший в конце прошлого года в Калининграде. 17 человек экипажа были репатрированы за счет профсоюзов МФТ, с гордостью сообщают нам все издания профсоюзов и МОТ, описывающие этот случай. Давайте посмотрим на национальности экипажа, чтобы оценить глубину души профсоюзов (из базы данных МОТ): Estonia(3); Latvia(6); Russian Federation(5); Ukraine(3). Судно стояло в Калининграде. Оценим, сколько же стоило репатриация 9 моряков в соседние с Калининградом Латвию и Эстонию. Бешеных наверное, денег это стоило. На чем их отправили, на поезде, на автобусе, на телеге, пешком? 5 российских моряков тоже вряд ли были с Владивостока. Скорее всего, свои местные, максимум с Мурманска. Может быть, Украина находится на другом конце света?

На рефе остались два человека, чтобы элементарно обеспечивать его безопасность. Те, кто уехал, оставили доверенности юристу, работавшему естественно, в связке с профсоюзом. То есть судно не то собирались продать с аукциона, не то держать, пока судовладелец все не оплатит – в любом случае профсоюз компенсировал свои разорительные траты. Но тем не менее, запас щедрот профсоюза полностью себя исчерпал - *«...помогла стивидорная компания ООО «Калининградский морской торговый порт»: двое моряков, сдающих судно на хранение, получили питание в столовой порта и доступ в душевую».*

<http://www.surpr.ru/stati/976/>

Между прочим, глава калининградского отделения РПСМ вызывает у меня искреннее любопытство тем почти нескрываемым презрением, с которым он отзывается о моряках:

Ребята просто подписали доверенность адвокату, сказали «спасибо» и разъехались-разлетелись по домам (за счет профсоюзов МФТ).

...

Между тем, профсоюз - все-таки не телефонная будка и не фонд помощи странствующим-путешествующим. Если гражданин РФ попадает в бедствие за рубежом, то помогать ему, прежде всего, обязано его государство. А профсоюз, общество любителей кактусов или иная общественная организация – они действуют, исходя из своих уставных обязательств.

...

...любой нормальный профсоюз всегда за прямые и непосредственные акции по защите самих себя самими моряками. Можно и не состоять, это ваше право, можно и взносы не платить, но тогда и воевать надо самостоятельно.

Про «уставные обязательства» РПСМ будет ниже, сразу после этой главы. А насчет профсоюзного вожака Калининграда могу лишь добавить, что ни о ком из славного племени профсоюзников я не слышал столь резких, ругательных отзывов. Очень плохо отзываются о инспекторе ИТФ по Дальнему Востоку, но главным образом те, кто имел с ним дело и лично от него пострадал. А вот главу калининградского отделения РПСМ очень не любят даже те калининградские моряки и рыбаки, кто с ним и дел-то не имел. Чем-то он всех сильно достал.

V. Обязанности РПСМ и МФТ

Основные выводы раздела:

Согласно коллективному договору ITF, у судовладельца 12 обязанностей. Он отвечает за все. И платит тоже за все.

У профсоюза 2 (две) обязанности, обе не имеют к защите моряков никакого отношения. Согласно первой, он обязуется выдавать судну, покрытому договором, «зеленый сертификат», согласно второй он обязуется переводить часть получаемых от судовладельца денег в счет Welfare Fund. Вопрос к плавсоставу – многие ли из вас знают про Welfare Fund? Зачем он существует и чем он помогает морякам?

ITF и аффилированные профсоюзы дерут с судоходства сотни миллионов долларов в год фактически только за то, что они состряпали болванку договора и заставляют судовладельцев эту болванку подписывать, причем заставляют угрозой или применением мер, способных разорить судовладельца (а его моряков лишит таким образом работы). Судовладелец рискует постоянно, ежечасно и ежеминутно – людьми, судами, капиталами, репутацией – всем. Плавсостав рискует понятно, как, он рискует спецификой своей нелегкой работы. Все они зависят от огромного количества факторов, от погодных до макро и микро экономических и политических. И только профсоюзы ни от чего не зависят, ничем не рискуют и ничего не боятся.

=====
 Что реально дает профсоюз РПСМ моряку? Каким образом он его защищает? Почему договор – причем не всякий, а именно ITF, является лучшей защитой моряка, его лучшим другом и спутником жизни?

Я внимательно, не раз, прочитал стандартный договор на русском и на английском. Это скрупулезное, в большей своей части декларативное, перечисление того, что должен обеспечить моряку судовладелец. Для анализа договора ITF требуется отдельное исследование. Но взять например, излюбленную ITF и ведущими морскими организациями проблему работы и отдыха. Каждый год читаем в новостях про то, как очередной умник из морских организаций, или институтов, или профсоюзов, поражает отрасль откровением – главная причина аварий, это усталость экипажа. ITF протолкнул журнал учета времени труда и отдыха, ставший бессмысленной и обременительной бюрократической нагрузкой на экипаж, но воспетый профсоюзами, как некий мощный прорыв в решении проблемы усталости.

Основная нагрузка ложится на комсостав, а основная часть этой нагрузки является бюрократической. Это бумажно-отчетная работа. Это борьба с проверяющими инстанциями и проверками, в славном полку которых появилось новое мощное пополнение в виде сертификаций и проверок согласно требованиям Конвенции MLC 2006, призванной улучшить и облегчить жизнь моряков. Источник основной нагрузки комсостава, это берег, но отнюдь не судовладелец. Это океан требований, наставлений и положений, выполнить которые невозможно, но отчитываться по которым – надо. Это сонмы проверяющих и регулирующих инстанций, плодящих все новые и новые документы, требующие отчетности.

Требование договора в части часов работы и отдыха является чистой фикцией. Все это знают. Знают и профсоюзы. Но продолжают делать вид, что только они этой темой занимаются, и именно они и борются за нормальные условия работы комсостава. Врете, господа. Нагло врете. Борьба за полноценный отдых надо не с судовладельцами, и не записями в идиотский журнал учета рабочего времени, бороться за это дело надо на берегу, с теми инстанциями, которые являются источниками запредельной бюрократической нагрузки. Но что-то вас в этой борьбе не видно и не слышно.

Обязанности судовладельцев

Возвращаемся к договору. Там прописана ответственность сторон. То есть ответственность моряка, и ответственность судовладельца. Там отдельными пунктами, дублируясь в Специальных Соглашениях, прописаны выплаты моряков и судовладельцев в пользу профсоюзов. Единственное, что там отсутствует, это ответственность профсоюзов. Ее нет. Вообще. Если не считать таковой взятое на себя профсоюзом обязательство перед судовладельцем. Есть такое Специальное Соглашение между профсоюзом и компанией – судовладельцем, про которые немногие моряки и слышали то. Там много чего есть специального и любопытного. Вот то самое обязательство судовладельца вынимать из зарплаты моряка 2%, о котором я писал выше. Обязательство не брать на работу не членов профсоюза (естественно, речь идет исключительно о профсоюзах ОПГ ИТФ). Обязательство склонять своих моряков к членству в профсоюзе (член не член, но 2% с тебя все равно сдерут). Обязательство выплачивать дань за каждое рабочее место, о котором я также писал выше. Обязательство пускать на свои суда инспекторов ИТФ. Даже обязательство оплатить ИТФ все расходы, связанные с наблюдением инспекторами за соблюдением договора. Есть там и еще интересные пункты, для оценки которых требуется уже юрист (или следователь). В сумме 12 обязательств.

Обязанности профсоюзов

У ИТФ всего два обязательства. Оба весьма забавные.

Согласно первому, при добросовестном перечислении на счета профсоюза всех оброков и поборов, ИТФ обязуется выдать судовладельцу «Зеленый сертификат», удостоверяющий, что суда данной компании покрыты ИТФ договорами.

Согласно второму, из перечисленных на счет профсоюза средств в счет Welfare Fund он обязуется перечислить 5% этих средств в Seafarers Support Fund, которые расходуются на усмотрение ИТФ. Что это за обязательство такое, какое оно вообще имеет отношение к компании, к морякам этой компании, к их благосостоянию и защите их прав – гадайте сами. На мой взгляд, тут должен гадать следователь. Хороший такой, опытный в финансовых махинациях следователь. И юрист-международник.

В том договоре, с которым знакомится и который подписывает моряк, никаких профсоюзных обязательств нет вообще. В нем есть обязанности и права моряков, в нем есть обязанности и чуть-чуть прав судовладельца, но нет ни слова про обязанности профсоюза.

Но тогда что это вообще, эти договора ИТФ? Для судовладельца все просто – этот зеленый сертификат, это обязательство ИТФ (необязательное, кстати, которое он может совершенно спокойно нарушить, и нарушает) не мешать судовладельцу работать. Говоря близким профсоюзам блатным языком – не наезжать. Всего-навсего. Судовладелец может иметь в тысячу раз лучший договор со своими моряками, но если это не договор ИТФ, судовладелец рано или поздно станет жертвой бандитов, называющих себя профсоюзными деятелями. В чем заключается одна из главных возможностей, которые предоставляет профсоюзам ИТФ Конвенция MLC 2006, пресловутый «Билль о правах моряков», который на самом деле является биллем о правах бандитов? С помощью конвенции наезжать на строптивых судовладельцев стало гораздо проще. А что дает этот договор морякам?

Все мы живем в реальном мире. Мы прекрасно понимаем, что если судовладелец не может выполнить обязательств, попав в трудное положение или вовсе обанкротившись, он их и не выполняет. Несмотря на какой угодно страшный договор. Если судовладелец

недобросовестный, он их тоже не выполняет. Каков механизм реализации обязательств судовладельца? Да его просто нет, он вообще не прописан. О способах давления ИТФ на судовладельца я писал выше. Это при условии, что ИТФ не сочтет для себя более выгодным остаться в стороне от трудового конфликта, а это случается направо и налево. Проще говоря, у ИТФ согласно всей этой договорной мишуре, нет никаких обязательств вообще. Ни перед кем. В конечном счете споры решают юристы и суды, а профсоюзы и с этого ухитряются урвать кусок добычи.

Так за что ИТФ и аффилированные подельники дерут с судоходства сотни миллионов долларов в год? Фактически только за то, что они состряпали эту болванку договора. Ну и за обещание не бить судовладельца битами. Вот собственно, и весь их труд, если говорить об их ответственности перед теми, с кого они дерут деньги. Судовладелец вкалывает как собака чтобы удержаться на плаву, и при этом еще что-нибудь заработать. Он рискует постоянно, ежечасно и ежеминутно – людьми, судами, капиталами, репутацией – всем. Плавсостав рискует понятно, как, он рискует спецификой своей нелегкой работы. Неудачи судовладельца могут больно ударить и по плавсоставу. Все они зависят от огромного количества факторов, от погодных до макро и микро экономических и политических. И только профсоюзы ни от чего не зависят, ничем не рискуют и ничего не боятся.

VI. Как РПСМ и МФТ предают интересы моряков

Основные выводы раздела:

РПСМ «призывает» правительство обеспечить плавсостав работой на отечественном флоте под маской «патриотизма», зная, что это неосуществимо в условиях рыночной экономики.

РПСМ не только не протестует, но наоборот, способствует дискриминации моряков, работающих за границей, делая из них людей второго сорта.

МФТ и РПСМ предали моряков и судоходство в своем отношении к пиратству. МФТ и РПСМ, вместе с т.н. «элитой» судоходства и ООН, препятствуют изо всех сил той единственной мере, которая способна обезопасить судоходство от пиратов – легализации вооруженной охраны на торговых судах.

Т.н. Черный Список, с которым так яростно борются МФТ и МОТ, это на самом деле, институт производственных характеристик. Запретив производственные характеристики, профсоюзы заставляют владельца принимать на работу неведомо кого, ставя под угрозу суда и экипажи.

Деятельность МФТ прямо и открыто способствует выдавливанию качественных профессионалов в пользу дешевой и малограмотной рабочей силы из стран третьего мира.

VI-I. РПСМ

Глава РПСМ вошел в Морскую Коллегию РФ – событие, наверняка отмеченное мощной пьянкой руководства. Для них событие действительно эпохальное. РПСМ вылез на государственный уровень, что немедленно почувствовалось в тоне его публикаций – наглость подскочила сразу на несколько уровней, плюс нечто новое – этакая снисходительность государственных мужей, видящих дальше, знающих больше и понимающих глубже, чем стадо, которое они пасут и стригут.

Может быть, с выходом на государственный, правительственный уровень, РПСМ сможет отстаивать права и интересы моряков с гораздо большей эффективностью? Может быть, став на короткой ноге с ООН, МОТ, ММО и букетом прочей «элиты» судоходства, ИТФ сделает счастливыми всех моряков всех национальностей, под любыми флагами в любой точке мира? Давайте попробуем разобраться, хотя тут и разбираться особо не придется. Начнем с РПСМ.

РПСМ предавал и предает интересы моряков, теперь уже на государственном уровне.

Предлагаю прочесть мою статью <http://www.odin.tc/articles/rucrew.htm>

Речь в ней идет о том, как на собрании Морской Коллегии в 2010 году ее нынешний глава разделил всех российских моряков на 2 сорта. Первый это те, кто работает под флагом РФ, второй – все прочие, работающие за границей. Вопрос о моряках встал не просто так, это результат старательно раздуваемой РПСМ в течении 2009-10 годов истерики по поводу брошенных экипажей. На том приснопамятном заседании был представитель РПСМ, но ничего в ответ на совершенно оскорбительную, барскую речь Сергея Иванова не сказал. Молча согласился, рассчитывая, что коллегия кинет РПСМ дополнительный кусок власти. Дальше – в том же духе. РПСМ пытается усидеть своей раскормленной до неприличия задницей на двух стульях, то есть и морякам угодить, и с властями жить мирно и дружно, потихоньку-полегоньку выцарапывая все больше прав для себя в части контроля над судовладельцами, крьюингом и плавсоставом.

Отсюда и та кампания, которую начал РПСМ после решения Минтранса о запрете занимать должности старшего состава морякам со средним специальным образованием. Это лишь частичка общей большой проблемы, но такая, борьба с которой

не подрывает устоев и не ставит РПСМ, в глазах властей, в ряды оппозиции. Полным решением стало бы решение, недавно принятое Украиной – переход на европейские стандарты дипломирования моряков. Еще более полным решением, давно уже крайне необходимым, стала бы разработка новой концепции отношения государства к своим морякам, к их образованию, работе, дипломированию, налогообложению, проверке различными властями в портах.

Суть проста. Что надо России? Чтобы ее моряки работали только под отечественным флагом, или чтобы ее моряки завоевывали мировой рынок плавсостава, принося в страну огромное количество валюты, поднимая ее престиж и в конце-концов, выполняя стратегическую задачу по повышению роли и значимости РФ в мировом судоходстве, той отрасли, без которой мировая экономика не сможет существовать?

Если Россия смотрит вперед, ей необходимо разработать и принять стратегическую концепцию развития своего плавсостава, ориентированного прежде всего на мировой рынок. Если уж делить моряков на первый и второй сорта, то первым должен быть именно тот, который идет за границу, тем более, что по факту он и так первый. Плавсостав должен быть освобожден от налогов – это те немногие в РФ люди, кто приносит в страну валюту, а не выносит. Должен быть, наконец, наведен порядок в системе образования. Должна быть разработана и принята программа привлечения на флот молодежи. Только идиоты вроде отраслевых журналистов полагают, что морское могущество страны определяется количеством железок, плавающих под ее флагом. Железки наклепать сможет любой дурак, были бы деньги. Истинное могущество определяется людьми. Наилучший пример – Англия. Англия была и остается владычицей морей, говоря о торговом флоте. Уж кто только и как не пытался перенести к себе гордое звание столицы мирового судоходства – то США, то Греция, то Сингапур, то теперь вот Китай – ни у кого это не получилось, и не похоже, что получится. При этом своего флота у Англии хватает только на 18-е место в списке крупнейших флагов.

России до Англии недостижимо далеко. Англия правит бал не своим флотом, а своими специалистами и своей школой в морском бизнесе, своим судом, страховщиками, тем наконец, что все ведущие мировые морские организации расположены в Лондоне. Чтобы российское судоходство приобрело мировой статус и вышло в лидеры, необходимо слишком многое, то, чего нет и не может быть в современной России. Нет благодаря многому, в том числе, и неустанной работе РПСМ.

Но вот в отношении плавсостава, особенно комсостава, Россия находится в очень выгодном положении, хотя и быстро теряет эти свои выгоды. Чтобы упрочить и расширить свои позиции, стране необходима концепция, программа, разработанная, принятая и неуклонно выполняемая при любой смене президентов и правительств. Она хотя бы должна быть, эта концепция. Ее нет. От Минтранса ее не дождешься. Ее может и должна предоставить организация, ставшая практически монополистом на профсоюзном морском рынке – РПСМ. Он такую концепцию не предоставит, не надейтесь. По нынешним временам, это чистейшая оппозиция, далеко ли до беды. Да и хлопот много, зачем? РПСМ живет одним днем. Но если есть возможность заработать очки той или иной акцией, вроде борьбы за отмену запрета морякам со средне специальным образованием занимать должности старшего комсостава, то РПСМ такую возможность старается не упустить, принося иногда своей бурной деятельностью хоть какую-то пользу.

РПСМ ведет себя в своей обычной трусливой манере. Наверху, во властных коридорах, РПСМ не устает говорить о том, что все российские моряки как один мечтают только об одном, о работе под флагом РФ. И не возражает, не протестует, когда моряков, работающих за границей, приравнивают ко второму сорту и вообще обвиняют во всех

смертных грехах – см. статью «Мусью Клюев, Билль о правах моряков и нестриженные миллиарды российского плавсостава» <http://www.odin.tc/articles/taxes.htm>
 Дело намного опаснее, чем подозрительное отношение властей к заграничным кадрам. Вступление в силу Конвенции дает в руки властям прекрасный инструмент для контроля моряков, идущих работать под иностранные флаги. Десятки тысяч российских моряков работают за границей, зарабатывая в год, если считать средней зарплатой даже зарплату в 1500 долларов, много за миллиард долларов. Чем конкретно это грозит морякам, см. в **Приложениях: Приложение к главе VI-I**

На страницах своих изданий РПСМ, прижав уши и поджав хвост от собственной отчаянной смелости, время от времени оппозиционно твякает в том духе, что вообще-то моряки, работающие под флагами, это хорошо. Почему-то дальше страниц изданий РПСМ это не идет. До правительства и Морской Коллегии не доходит. Там РПСМ – сплошные верноподданность и патриотизм, сплошное «чего изволите».

VI-II. МФТ Пиратство

Самый яркий пример, это конечно, отношение ИТФ к проблеме пиратства.

ИТФ еще в 2008-м году первой потребовала вооруженной охраны. Однако через год ИТФ резко изменила позицию – профсоюзам под крышей ИТФ пообещали главную роль контролера соблюдения требований Конвенции МLC 2006 после того, как она вступит в силу, а за то потребовали безоговорочной поддержки той системы, которая бесконтрольно заправляет судоходством, и во главе которой стоит самая страшная, самая большая и самая успешная ОПГ в мире, ООН. И где теперь профсоюзы? В дружных рядах той мафии, которая изо всех сил поддерживает пиратов, и делает все, чтобы не дать судоходству возможности самому от пиратства защищаться.

Европейская Ассоциация Судовладельцев ECSA опубликовала замечательный пресс-релиз с четким и реалистичным планом действий по обеспечению безопасности судоходства в Гвинейском заливе. <http://www.odin.tc/newsru/read.asp?articleID=2195>
 Кто ее поддержал? Никто. И уж конечно, не профсоюзы. Оно конечно, объяснимо – дело не только в том, что против таких инициатив выступает главный пособник пиратов, ООН, дело и в обидной для профсоюзов ситуации. Они защитники, а судовладельцы кровопийцы и пиявки. И тут вдруг получается, что именно судовладельцы предлагают и даже требуют реальные меры защиты, и готовы на них тратить, и уже тратятся. Лучше уж промолчать, и сделать вид, что ни требования судовладельцев ЕС, ни моих требований и анализа ситуации не существует.

Но РПСМ не был бы РПСМ, если бы не вел себя со свойственной ему подлостью. Ну уж промолчали, успокойтесь вы на этом. Нет, РПСМ лезет поучать других и исподтишка, из-за угла делать вид, что он – за вооруженную охрану. Примеры:

РПСМ опубликовал заметку по поводу освобождения 4-х моряков с контейнеровоза Hansa Marburg
<http://www.bro.sp.ru/news.html?pathnews=/news/2013/05/25/3>

Меня возмутил следующий пассаж:

На самом деле, это делается (не разглашаются имена моряков – В.М.) , чтобы скрыть свои промахи в организации безопасного плавания в пиратских водах, отсутствие на судне охраны.

Обеспечение охраной судов в Гвинейском заливе, особенно контейнеровозов, дело крайне трудное и почти невозможное. РПСМ известно об этих трудностях не из СМИ и не понаслышке, а из первых рук.

В невозможности обеспечить суда в заливе надежной и легко доступной охраной виновны не судовладельцы, и не охранные агентства, а ООН, международные морские организации и давно к ним примкнувшие ИТФ и аффилированные национальные профсоюзы. Именно они выступали против легализации вооруженной охраны судов, и продолжают выступать, хотя уже и не столь открыто.

Читать полностью <http://www.odin.tc/newsru/read.asp?articleID=1928>

РПСМ этак пеняет Голландии за то, что она так пока и не легализовала охрану на судах: <http://www.bro.sp.ru/news.html?pathnews=/news/2013/09/25/1>

Примеров подобного рода много. Суть одна – РПСМ, дабы не выглядеть тем, кем он является, предателем, «для своих» на своих сайтах ратует за вооруженную охрану, хотя и вполголоса, хотя и с полным отсутствием логики. С логикой у этих ребят вообще проблемы, надо заметить. А логика простая – какой смысл в вооруженной охране, если ее не легализуют по всему миру, конвенцией вроде конвенции MLC 2006? Почти никакого. Конвенция по легализации охраны сама собой не родится, ее должен кто-то инициировать.

ИТФ/РПСМ могли и могут, и обязаны, организовать массовую кампанию протеста в отрасли, с требованием легализовать вооруженную охрану на торговых судах путем разработки и принятия соответствующей международной конвенции. Точка. Однако ж вместо этого очевидного требования суровой действительности ИТФ/РПСМ предпочитают организовывать бессмысленные, а по сути предательские по отношению к морякам, кампании типа Save Our Seafarers, с требованием ни о чем в никуда. Мол, мы требуем, чтобы международная общественность обузда пиратство! Как она вам его обуздает? Конкретно – можно? Нельзя, конкретностей там никаких нет. С таким же успехом можно собрать подписи с требованием положить конец преступности во всем мире, или коррупции, или бесчинствам комаров в летней тайге. Это кампании-обманки, согласованные с международными морскими организациями и ООН (вернее, инициированные ими), и проводимые для отвода глаз, для того, чтобы и дальше беззаботно транжирить деньги на бессмысленную «борьбу» с пиратством.

РПСМ четко следует в фарватере ИТФ, подмахивая задницей и нашим, и вашим – он вроде и за охрану (чтобы сохранить облик заступника трудящихся, делая это негромко, только на своих сайтах, только на русском языке), но при этом он ничего для легализации охраны не делает. Да мало того, обливает при этом грязью, основанной на домыслах и лжи, тех судовладельцев, которые ему еще не подчинились, используя пиратство как предлог (случай с буксиром-снабженцем Bourbon Liberty 249 <http://www.odin.tc/articles/rpsm.htm>)

ИТФ/РПСМ продают моряков и судоходство направо и налево, торгуя их интересами оптом и в розницу. Это <http://www.odin.tc/newsru/read.asp?articleID=2405> просто один из примеров торговли интересами моряков в розницу.

Черный Список

А вот то, что касается многих. Пресловутый Черный Список моряков, против которого с таким пылом борются профсоюзы. Профсоюзы при поддержке МОТ запретили не только черный список моряков, они запретили и трудовые характеристики.

...согласно требованиям соответствующих конвенций МОТ (Международная Организация Труда), в частности, Международной Конвенции о Труде (MLC-2006), прямо

сказано, что, по завершении рейса, судовладелец лишь подтверждает трудовой стаж моряка в соответствующей должности и больше ничего. Никаких ремарок насчёт моральных, этических, или там нордических качеств – человеку просто выдаётся железная справка, не допускающая двусмысленных, произвольных толкований и позывов к клевете. <http://surpr.ru/stati/12/>

На самом деле, это требование МОТ и МLC является противозаконным. Человек тем самым полностью освобождается от ответственности за качество своей работы и за свои человеческие, личные качества, имеющие огромное значение для экипажа, для тех людей, кто с ним рядом работает и живет. Судьба экипажа и судна часто оказывается в руках одного человека – элементарно того, кто стоит на вахте.

Работодатель берет на себя немалый риск, нанимая кота в мешке, чьи профессиональные качества подтверждаются только справками о стаже.

Но это одна сторона дела. Возьмем другую. Судовладелец берет вместо дорогого, качественного российского или украинского специалиста согласного на существенно меньший оклад филиппинца или китайца. Предположим, наш специалист решит опротестовать это решение судовладельца, и обратится в суд. А что он предъявит? Нечего ему предъявить. Каких-либо обязательных документов, удостоверяющих деловые и человеческие качества работника, не существует в природе.

Замена восточноевропейских моряков дешевыми моряками из Африки и Азии

Какую сторону деятельности ИТФ/РПСМ не возьми, результат везде получается одним и тем же – в пользу малограмотных и дешевых моряков третьего мира, за счет моряков стран Восточной Европы, так как нишу высококвалифицированных кадров мирового торгового флота в настоящее время заполняют именно они.

Все более ясным (с течением времени действия вступившей в силу позорной конвенции МLC 2006) становится механизм того, каким образом монополист ИТФ собирается отдавать рабочие места дешевым и некачественным кадрам из стран третьего мира:

Аффилированные с ИТФ национальные профсоюзы Африки провели встречу в Момабса Кения, и 10 октября объявили о начале работы новой Оперативной Группы, задачами которой станут защита прав африканских рабочих в шельфовом секторе, и увеличение количества африканцев, занятых в шельфовом секторе и в общем в секторе добычи нефти и газа: МФТ Африканская Региональная Оперативная Группа Шельфовой Добычи Нефти и Газа - ИТФ African Regional Offshore Oil and Gas Task Force Group AROTFG. Группа начнет кампанию за новое законодательство прибрежных африканских стран в каботаже и в шельфе, которое защищало были права и интересы африканцев. Кроме того, группа будет зорко следить за соблюдением требований Конвенции МLC 2006 применительно к африканской рабочей силе.

Джоу Катенде, секретарь регионального африканского отделения ИТФ, заявил, что встреча «стала исторической, поворотным моментом в борьбе за права африканских рабочих». Это четкий сигнал правительствам и шельфовой отрасли – сказал секретарь – африканцы устали и не хотят больше слышать никаких извинений, настало их время, они должны получить рабочие места и необходимые навыки для работы на их собственном шельфе.

Африканские страны имеют полное право защищать интересы своих граждан, кто же спорит. Вопрос в том, как они будут это делать? Рыночным путем, или тупо битами? Мне кажется, ответ очевиден. Иностранные компании, работающие в каботаже и на шельфе

африканских стран, вынудят увеличить квоту рабочих мест для местных. Вразрез не только с интересами компаний, но и с интересами обеспечения безопасности, равно безопасности мореплавания и безопасности от пиратства. Компании поставят перед выбором – или они нанимают местных, или вылетают с этого рынка. Причем наверняка поначалу компании заставят принимать этих наших африканских братьев на учебу, чтобы некоторое энное время штатный персонал быстро бы их чему-нибудь обучил. После чего штатный персонал попросят вон.

Но этот опыт можно распространить далеко за пределы Африки, теперь в руках у интернационалистов есть очень мощный инструмент, конвенция MLC 2006. Прямо нарушая законы, в той же благостной и такой законной Европе, или в Канаде, суда уже задерживают из-за того, что они не имеют не просто колдоговор, а именно и непременно колдоговор с МФТ или аффилированным национальным профсоюзом. ITF похоже, вообще потеряла какой-либо страх и прямо пишет, что судовладельцы ВСЕХ стран-флагов ОБЯЗАНЫ ИМЕТЬ ДОГОВОР с аффилированными с ITF национальными профсоюзами. На недавно запущенном ITF приложении для смартфонов, на котором можно получить информацию о том или ином судне, в оранжевом флажке, которым метятся суда под национальными (а не «удобными») флагами, написано, что «в любом случае, суда национальных флагов обязаны иметь колдоговор с аффилированными профсоюзами».

Что могут МФТ и подельники сделать, имея с компанией свой договор, при монопольном контроле профсоюзного рынка всего мирового судоходства и давшей им в руки огромную власть конвенции MLC 2006? Они могут сделать ЧТО УГОДНО. Например, прописать, что компания обязуется иметь в составе своих экипажей столько-то выходцев из таких-то стран. И куда ей деться, если в случае отказа ее суда начнут арестовывать по всему миру?

Профсоюзы как известно, ухитрились сделать единую шкалу окладов для моряков всех стран, совершенно без учета ситуации в каждой отдельно взятой стране, или хотя бы регионе. Это то же самое, как ввести единую шкалу окладов по всему миру для водителей грузовиков, например. Оклады должны привязываться к уровню зарплат в той или иной стране. Насильно сделать их одинаковыми для всех НЕ ПОЛУЧИТСЯ. Будет фикция. Рынок как и природу, не обманешь. Но единый базовый оклад для всех породил волну, цунами моряков из стран третьего мира, в которых не каждый министр получает базовый оклад матроса первого класса согласно профсоюзной шкале. Результат предсказуем – это дикая коррупция при найме в странах – поставщиках моряков; это убийственная уравниловка; это вытеснение «дорогих» профессионалов дешевыми неучами; это уход зарплат в черную зону.

Вы что думаете, случайно зашевелились Африка и Азия, принимая программы поощрения занятости в морской отрасли, причем с упором именно на экспорт своих моряков на международный рынок?

Нигерия шлет на флот бывших боевиков и пиратов, и хочет превзойти Филиппины
<http://www.odin.tc/newsru/read.asp?articleID=2428>

Мьянма увеличивает свой плавсостав и активно продвигает его на мировой рынок
<http://www.odin.tc/newsru/read.asp?articleID=2365>

Панамский флаг в поисках дешевого плавсостава после вступления в силу MLC 2006
<http://www.odin.tc/newsru/read.asp?articleID=2360>

Нет, отнюдь не случайно. В руководстве там сидят отнюдь не дураки, они сразу поняли, каким золотым дном может стать отечественный плавсостав. И бросились его увеличивать. Угадайте, кому они готовят замену.

VII. РПСМ и национальные интересы

Основные выводы раздела:

РПСМ полностью подконтролен руководству МФТ, то есть Лондону.

РПСМ ведет беспощадную войну с отечественным частным судоходством.

Политика РПСМ, направляемого МФТ, ведет к деградации системы образования и подготовки кадров.

Кто дал РПСМ право заявлять о себе, как о представителе российских моряков? Однако через РПСМ МФТ присвоила себе право говорить и требовать, в том числе, и от имени российских моряков.

В составе Морской Коллегии РФ не может находиться глава профсоюза, полностью контролируемого Лондоном.

=====

Давайте зададимся вопросом, как деятельность РПСМ, по большому счету, соотносится с национальными интересами России, с учетом того, что РПСМ входит в «интернациональную братскую семью» профсоюзов транспортной отрасли под общей крышей ИТФ, и как все прочие национальные профсоюзы, беспрекословно подчиняется руководству ИТФ, сидящему в доброй старой Англии. Какое интересно, дело этому руководству до конкретно российских интересов и российских моряков?

Конвенция МLC 2006 требует особого анализа. Но в общем можно сказать, с учетом глобальных тенденций со времен распада СССР, что политика МФТ – МОТ – ММО – ООН отличается все большей «левизной» и максимальными преимуществами (при минимуме обязанностей), предоставляемыми странам третьего мира. Она направлена на получение все большего контроля над различными видами деятельности отдельного человека, и над какими-то группами людей, национальными или профессиональными. Большой Брат следит за всеми и думает за всех. Большой Брат старательно вытаскивает с рынка плавсостава высокопрофессиональных моряков из развитых стран, заменяя их малограмотными, но зато готовыми на все и легко управляемыми выходцами из стран третьего мира. Большому Брату нужно, чтобы количество, качество и национальности плавсостава определялись не стихией рынка, не частными судовладельцами, а им, Большим Братом.

МФТ – МОТ – ММО – ООН категорически не нужны, опасны национальные профсоюзы, проявляющие самостоятельность и отстаивающие интересы своих моряков, своей страны, своего судоходства. Большой Брат сделал просто и гениально, создав «интернациональную братскую семью» полностью ему подчиненных национальных профсоюзов. В данной стране выбирается какой-то один профсоюз, подбираемый по ряду факторов, с ним заключается договор, и именно этот профсоюз объявляется главным или единственным в этой стране.

С какой стати российский моряк должен беспокоиться о китайском моряке так же, как о себе? Почему он должен мириться с тем, что судовладелец, доведенный до отчаяния безудержным ростом стоимости всего, в том числе и плавсостава, меняет его на более дешевого филиппинского моряка, в ущерб качеству работы, в ущерб безопасности? На одного российского или украинского моряка приходится 15-20 голодных зубастых африканцев или китайцев, готовых на что угодно, чтобы получать 300 или 500 долларов в месяц. О какой конкуренции тут может идти речь, в условиях, когда действия профсоюзов и поддерживающих их ММО-МОТ направлены именно на устранение конкуренции, на всеобщую уравниловку?

При этом РПСМ ведет беспощадную войну, войну на уничтожение, с отечественным частным судоходством, а именно – с малыми и средними судовладельцами. Это как, в

национальных интересах? Чьих? РПСМ строит из себя дурачка, делая вид, что не понимает, что на смену задушенному российскому частнику на рынок придут прежде всего китайцы, за ними индусы и прочие ушлые ребята. Свято место пусто не бывает. Возить грузы все равно надо, МФТ не МФТ, ММО не ММО. Причем возить надо так, чтобы судовладелец хотя бы не разорился. Если задавить одного, придет другой, кто сможет все-таки, получать прибыль. За счет в числе прочего, стоимости экипажей. Он будет набирать китайцев или африканцев, которые с легкостью подмахнут любой контракт и согласятся на двойную бухгалтерию. Российский моряк не сможет выжить и прокормить семью на 500 долларов в месяц, а вот африканский или китайский сможет, да еще как.

Мне прислали материалы, свидетельствующие о том, что некоторые судовладельцы подвергаются сильному нажиму, с использованием возможностей МФТ. От них требуют далеко не только заключения договоров с МФТ, от них требуют куда большего. Найма плавсостава у угодных МФТ компаний, например. Доходит и до попыток отобрать суда. Самый отработанный вариант нажима – жалобы со стороны членов экипажей судов, одного двух вполне достаточно. После чего в дело вступает прокуратура, если объект атаки не до конца понял, что от него требуется. Имеются материалы о том, что протест или жалобы моряков являются не следствием ужасных условий их существования, а следствием действий профсоюза, тем или иным методом склоняющего кого-либо из членов экипажа к протесту. Есть другой вариант, более надежный – засылка на судах компании, на которую началась охота, своих людей, с задачей найти возможность придраться, выразить свой протест, написать жалобу и затем гордо уволиться. Мне присылали такого рода факты и с ДВ региона, и с Балтийского, причем во втором случае жаловались на действия английских инспекторов МФТ.

<http://www.odin.tc/newsru/read.asp?articleID=1786>

Применительно к России или Украине, деятельность МФТ/РПСМ означает также деградацию системы образования и подготовки кадров. Многие судовладельцы поставлены перед выбором либо уходить из бизнеса, либо сокращать расходы за счет экипажей. Мировой кризис в судоходстве пока еще не кончился, цены на топливо запредельные. Сокращать расходы за счет экипажей можно только заменой дорогих профессионалов дешевыми азиатами и африканцами. Кому нужен дорогой выпускник качественного ВУЗа, если индийские, филиппинские и китайские «университеты» начинают клепать их уже заочно, через Интернет, при помощи государства и вездесущих МОТ/ООН?

Почему, по какому такому праву РПСМ играет на руку плавсоставу третьего мира в ущерб своим морякам, простым фактом уравнивания качественного российского моряка и выходца из беднейшей страны, с сомнительным образованием и готовностью на любые условия работы? Почему РПСМ безоговорочно исполняет все приказы Старшего Брата из Лондона, совершенно не пытаясь отстаивать интересы отечественного судоходства? РПСМ считает, что все моряки одинаковы и равны, независимо от их национальности и уровня профессионализма? А вот судоходство так не считает, так кому верить, мордатым бандитам, мошеннически дорвавшимся до власти, или тем людям, на которых судоходство держится – морякам и судовладельцам? И кстати, нелишне бы спросить российских моряков, тех же членов РПСМ, считают они дешевых малограмотных моряков из третьего мира равными себе, как по качеству работы, так и по полагающейся зарплате?

Кто дал РПСМ право заявлять о себе, как о представителе интересов российских моряков в российских органах власти? Какое собрание, какой съезд, какое интернет-голосование?

Где протокол? Кто дал право РПСМ выступать от имени российских моряков на международном уровне, поддерживая губительные для отечественных кадров решения МФТ – МОТ – ММО – ООН?

В первых главах я писал о доходах и расходах РПСМ, и о полной невозможности найти в открытом доступе отчеты, аудит и статистику. Но они есть, эти отчеты. Правда, РПСМ отчитывается только перед своим истинным хозяином, перед МФТ:

Председатель БТО РПСМ Александр Бодня подробно рассказал С.Коттону о процедуре принятия бюджета, статьях расхода профсоюзных средств и контроле за тем, как их тратят. Продемонстрированная пухлая пачка соответствующей документации стала наглядным доказательством, что последнее осуществляется на должном уровне.

<http://www.bro.sp.ru/news.html?pathnews=/news/2013/10/17/1>

«Питер принимает Генерального Секретаря ИТФ Стива Коттона»

А вы что думали, члены РПСМ, что он будет отчитываться перед вами? Любопытно, что это за контора такая, собирающая дань со всех российских моряков, решающая как им жить и работать, имеющая огромную власть над значительной частью российского судоходства, и при этом подотчетная только своим хозяевам из Лондона? Где тут, и чьи именно, национальные интересы?

Вы когда-нибудь слышали или читали, чтобы РПСМ пошел против МФТ в пользу российского судоходства? РПСМ и другие аффилированные с МФТ национальные профсоюзы действуют в строжайшем соответствии с указаниями (приказаниями) и политикой руководства МФТ, которое как известно, сидит в Лондоне. Все эти аффилированные члены международного братства профсоюзных братков являются по факту, исполнительными механизмами решений, которые принимаются в Лондоне. Ну, и в Нью-Йорке, где засела ООН. «Национальные профсоюзы» под брендом МФТ, это дистанционно управляемые марионетки.

«Национальные профсоюзы» под крышей МФТ не только являются такими баскаками, сборщиками дани в той или иной покоренной стране, они выполняют и не менее важную роль легализации МФТ как представителя мирового плавсостава. То есть если завтра российское судоходство перестанет выплачивать дань РПСМ, и через нее – МФТ, последняя все равно будет финансировать аппарат РПСМ, потому что он нужен МФТ как национальное прикрытие – вот мол, в наших рядах все ведущие профсоюзы всех ведущих морских держав и держав – поставщиков кадров, в том числе конечно, и России. Тем самым МФТ присваивает себе право говорить и требовать, в том числе, и от имени российских моряков.

РПСМ интернационалист, и считает, что необходимо защищать права всех моряков в одинаковой мере? Пусть так об этом и скажет. Пусть сделает две вещи:

1. Официально заявит, что для него нет разницы между российскими моряками и моряками других национальностей;
2. Немедленно выведет из состава Морской Коллегии РФ недавно туда введенного главу РПСМ, Сухорукова.

Морская Коллегия РФ, при всей сомнительности механизма ее работы, все-таки предполагает защиту интересов российского судоходства и российских моряков. Защита интересов всякого интернационального сброда в ее задачи никак не входит. В составе Морской Коллегии не может находиться глава профсоюза, полностью контролируемого Лондоном. Просто не имеет права. Точно так же как этот глава и этот профсоюз не имеют права говорить, что они представляют интересы российских моряков.

Украинским морякам пока еще везет, они не имеют предателя своих национальных интересов в лице какого-нибудь украинского профсоюза, ставшего сателлитом МФТ, и выступающего от имени украинских моряков, не спрашивая на то не только их согласия, но и их мнения.

Конвенция предусматривает возможность предоставления полномочий по инспектированию судов так называемым признанным организациям – общественным институтам, способным независимо от властных структур выполнять эту функцию (на пример, профсоюзные организации – ред.). В качестве такой организации РПСМ готов предложить себя.

Морской Профсоюзный Вестник №1 (88) 2013

VIII. Цели МФТ

Основные выводы раздела:

У этого спрута две главных задачи – власть и деньги.

Политика МФТ при тщательном ее рассмотрении производит впечатление умышленного разрушения существующей кадровой системы. МФТ делает это для того, чтобы заменить неподвластную ей рыночную систему кадров плавсостава системой, базирующейся на кадрах из стран третьего мира. Это будет система, которую МФТ и МОТ смогут контролировать.

МФТ стала мощным инструментом ООН – МОТ – ММО в деле захвата власти над судоходством.

=====

В беседах с моряками я иногда слышал такое мнение – мол, ИТФ/РПСМ следовало бы привлечь меня на свою сторону, чтобы я помогал им защищать попавших в беду моряков. Позвольте пояснить, почему это категорически невозможно.

Вы наверняка встречали в своей жизни людей, озабоченных исключительно своими интересами в ущерб всему прочему, в том числе окружающим и тому делу, которым эти люди занимаются. Например, людей, патологически жадных. Вы должны были понять в ходе общения с такими людьми, что сотрудничество с ними невозможно или опасно. Вы им о деле, они в ответ смотрят на вас пустыми глазами, пытаюсь изобразить искренность и озабоченность, а в голове у них вертятся свои шестеренки и считает свой калькулятор – что с вас можно получить, какие выгоды или неприятности, чего больше, и как вас поиметь или как от вас избавиться. Вот это ИТФ/РПСМ и есть.

У этого спрута две главных задачи – власть и деньги.

Если вы начнете оценивать их деятельность, исходя из понимания их истинных интересов, вам все станет понятно, и вы не будете озадаченно спрашивать меня или самих себя, почему ИТФ/РПСМ ведут себя так, как они себя ведут. Я – может быть, к сожалению, а может к счастью (когда наступит время ответа за все) – человек эмоций, а не холодного эгоистического расчета. И рад бы иногда, с голодухи, продаться, но знаю, что не получится. Все равно сорвусь, и скажу что думаю, а не то, за что платят. ИТФ/РПСМ это прекрасно чувствуют, поэтому им проще меня убить, чем подкупить.

Общество только кажется хаотичным и неуправляемым, на самом деле оно подчиняется неким законам, не менее строгим, чем законы математики или физики. Согласно этим законам, никем не контролируемая и не критикуемая, никому не подотчетная организация начинает работать исключительно в собственных интересах, во вред обществу. ИТФ/РПСМ никому не подотчетны, никем не контролируются и никем даже не критикуются, за моим естественно, исключением. ИТФ/РПСМ откровенно, почти не маскируясь, стремятся к монополизации рынка «защиты интересов плавсостава». Иными словами, спрут ИТФ обречен на то, чтобы стать тем, кем он стал – злокачественной опухолью, прожорливым и опасным паразитом, сосущим кровь из судоходства. Монополия в любых делах, уж тем более таких, это безусловное зло.

Призываю морскую общественность задуматься над очевидным, лежащим на поверхности фактом. Пусть кто-нибудь попробует писать о работе ГИБДД, ЖКХ, о строительстве и качестве дорог в РФ, о подготовке Сочинской олимпиады, используя исключительно то, что говорят и пишут о себе ГИБДД, ЖКХ и так далее, без всяких критики и анализа. Его тут же разорвут или засмеют, или просто не заметят. И в мире

то же самое. А в судоходстве все совершенно иначе. Конторы, которые заправляют судоходством, никому не подотчетны, никем не контролируются, никем не анализируются и никем не критикуются, и при всем том они стали главным поставщиком информации для СМИ и общественности как о своей деятельности, так и о судоходстве и его проблемах. Это нормально, спрашиваю я вас? Что такое монополизм власти и информации? Это стопроцентно неизбежные коррупция, злоупотребления, прямые преступления и огромный экономический и социальный ущерб.

На словах ИТФ/РПСМ несут ту же чушь, которую в свое время нес Председатель Мао – пусть мол, цветут сто цветов, пусть существуют и другие профсоюзы. На деле ИТФ набрасывается на каждый независимый от нее профсоюз, как волк на комнатную собачонку, случайно забредшую в лес по соседству с домом.

На словах ИТФ/РПСМ подотчетны своим членам. А на деле? Неужели кто-то может всерьез поверить, что десятки тысяч членов (многие не забудем, члены поневоле, а то и вовсе не зная, что они – «члены») РПСМ, разбросанные по всему миру, могут реально контролировать деятельность руководства РПСМ, уж не говоря об ИТФ? Спрут подчиняется только своей верхушке.

Часть заработанных тяжкими трудами миллионов несомненно, идет на лоббирование интересов ИТФ/РПСМ, на усиление их влияния, на поддержку и проталкивание таких вредных для судоходства но фантастически выгодных для спрута ИТФ идей, как например, Конвенция МLC 2006. Убейте меня я не верю, чтобы и аппарат МОТ, и мадам Клеопатра Думбай-Генри, творили с таким энтузиазмом эту профанацию – конвенцию в смысле, без каких-либо личных выгод. Но насчет конвенции и роли в ней МОТ и ООН особый разговор, там дела посерьезней, чем новые наряды и украшения мадам Клеопатры. Однако ИТФ пришлось удивительно ко двору, с этой конвенцией. Именно такого стервятника конвенция и ее творцы из МОТ/ООН и требовали.

Что же, все-таки, надо МФТ? МФТ окончательно слилась с верхушкой мирового судоходства, а та окончательно подчинилась ООН и дочерним предприятиям ООН, таким как МОТ или ММО.

Аппарат ООН и ее паутинообразной структуры плотно оккупирован выходцами из стран третьего мира. Куда ни ткни, что ни анализируй, борьбу ли с пиратством или потеплением, везде в больших плюсах получают ООН, дружественные ей организации и банки, и правящие верхушки стран третьего мира, тесно связанные с организованной преступностью и исламским экстремизмом. Деятельность ООН и ее дочек буквально пропитана коррупцией и мошенничеством, которые прикрываются отвратительной левацкой демагогией, крайне опасной для общества.

МФТ стал мощным инструментом ООН – МОТ – ММО в деле захвата власти над судоходством. Вот тут видимо, и следует искать корни той мощной поддержки, которой пользуется МФТ. Поддержка выражается в безнаказанности МФТ, прикрытии ее от возможных скандальных разоблачений в СМИ, превращении МФТ в глазах общественности в единственного представителя мирового плавсостава, который выше критики и выше анализа.

Политика МФТ и аффилированных профсоюзов при тщательном ее рассмотрении производит впечатление умышленного разрушения существующей кадровой системы, что серьезнейшим образом угрожает безопасности мореплавания. МФТ делает это для того, чтобы заменить неподвластную ей рыночную систему кадров плавсостава системой, базирующейся на кадрах из стран третьего мира. Это будет система, которую МФТ и

МОТ смогут контролировать. Вопросы безопасности мореплавания или занятости кадров из стран Восточной Европы не имеют для МФТ и МОТ никакого значения. Не им отвечать за безработицу российских или украинских моряков, и за морские катастрофы.

Нет, МФТ не разрабатывала каких-то специальных стратегий, направленных на разрушение существующего порядка, так получилось по ходу дела. Черная цель автоматически использует черные средства.

Заключение

Профсоюзы в том виде, в котором они существовали в 20-м веке, в наше время кажутся сущим анахронизмом, не отвечая ни требованиям времени, ни техническим возможностям 21-го века. Да плюс еще мощнейший привкус криминалитета, окружающего и пронизывающего традиционную профсоюзную деятельность практически с момента ее появления.

Давно уже настало время сетевых (Интернет) решений проблем профессиональной взаимопомощи и отстаивания своих интересов. Рано или поздно, это дойдет и до судоходства. Сетевая организация позволяет и обеспечивает очень многое, то, чего традиционная профсоюзная деятельность не может сделать даже теоретически. Это полная прозрачность, это в полном смысле слова максимальное вовлечение работников в механизмы борьбы за свои права и взаимопомощь.

ITF/РПСМ являет из себя полную противоположность сетевому варианту защиты интересов плавсостава. Это полностью закрытый и свирепо охраняющий свои тайны, неблагоприятные деяния, преступления и грешки корпус высокооплачиваемых персонажей, попавших на свои хлебные места благодаря специфическому отбору и жестокой конкурентной борьбе в своей среде профессиональных профсоюзных работников. ITF/РПСМ никем не контролируется, никому (кроме МОТ и ООН) не подчиняется, никем не критикуется и никем даже не анализируется.

На самом деле, все это, весь механизм ITF/РПСМ, очень хрупок и уязвим – достаточно одной хорошей кампании в СМИ, чтобы от ITF/РПСМ ничего, кроме гнусных воспоминаний, не осталось. Так ведь тем они все и держатся – борцы с потеплением и курением, наркоманией и пиратством, генномодифицированными продуктами и бедностью третьего мира – молчанием СМИ и общества, их готовностью проглотить любую ложь, их страстным нежеланием думать своей головой.

На смену ITF/РПСМ все равно придет что-то другое, но следует иметь в виду, что руководство ITF/РПСМ постарается обернуть это что-то в свою пользу, и как-то встроиться в новые структуры.

Но сейчас они на пике своего могущества. МФТ стала серьезнейшей угрозой мировому судоходству:

- уничтожая самое главное достояние отрасли, квалифицированные и ответственные кадры плавсостава;
- ожесточенно преследуя малых и средних судовладельцев (а также т.н. «удобные флаги»), и способствуя, прямо и косвенно, монополизации рынка судоходства, что наносит прямой ущерб мировой и национальным экономикам, и в конечном счете, всем нам, потому что рост стоимости перевозок приводит к росту стоимости товаров на прилавках;
- прямо нарушая законы принуждением судовладельцев к подписанию договоров МФТ, а моряков к членству в МФТ, используя Конвенцию MLC 2006 как инструмент насилия;
- порождая новые источники коррупции и преступлений посредством Конвенции MLC 2006, особенно в странах третьего мира;
- делая из рынка плавсостава некую контролируемую структуру, некий механизм, управляемый хозяевами из Лондона и Нью-Йорка.

Нынешние профсоюзные дельцы из конторы МФТ, это далеко не те, казавшиеся безобидными придурками, профсоюзные деятели прошлого, распределявшие путевки и фасовавшие конфеты в новогодние детские подарки под елками. Их сменил злобный, жадный, готовый на все хищник, скрывающий истинное лицо под маской «своего парня из народа».

МФТ и ее «интернациональное братство профсоюзов», это враг, которого необходимо уничтожить. Или хотя бы подорвать ее могущество настолько, чтобы она не смогла управлять судьбами миллионов людей. С ней и ее армией наемников, «национальными профсоюзами», можно и нужно бороться. Это колосс на глиняных ногах, имеющий много уязвимых мест. Как бороться? Это уже другой вопрос.

Войтенко Михаил
2013 год

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение к Главе III

Как врут ИТФ/РПСМ. К задержанию в Квебеке балкера Lia M.

ИТФ/РПСМ опять соврали. ИТФ сообщил о задержании балкера Lia M в Канаде, за многочисленные нарушения MLC 2006. Какие именно? Ну, главное нарушение состоит в том, что у греческого судовладельца нет договора с ИТФ. Из него проистекают и все следующие. Сообщается о невыплаченных зарплатах. Именно так – невыплаченных, без каких-либо уточнений. Сообщается о том, что колдоговор есть, но в нем не проставлены имя судна, дата и шкала зарплаты. Кошмар растет – кто-то из моряков пожаловался, что ему дважды отказали в медицинском обслуживании, без уточнения деталей, в чем ему отказали. Членов экипажа заставляли подписывать бланки договоров, задыхается от гнева ИТФ.

Дальше в оригинале сообщения ИТФ идет то, чего не стал переводить и публиковать РПСМ – потому что догадался, что тупость несусветная. У моряков нет денег вообще, у них отсутствуют шампуни, зубная паста и прочие предметы обихода. Сидят они, по уши в грязи и вшах, на балкере 2013 года постройки, и не знают, у кого просить помощи. Балкер пришел в Квебек 7 сентября, ушел 9 сентября. Идет сейчас на Гибралтар.

А тем временем, на известном морском форуме odessacrewing, за несколько дней до нападения профсоюзной банды на Lia M, появилась любопытная ветка, посвященная как раз компании – владельцу Lia M. Там говорится, что у компании не менее 14-ти новеньких балкеров китайской и корейской постройки, что комсостав в основном наш, что компания не супер, но и не отстой. Зарплаты могли бы быть повыше, но терпимы и вовремя выплачиваются. Жить, в общем, можно.

Понятно, в чем там реально дело. В отсутствии контракта с ИТФ. На греческую компанию Transmed Shipping открыли охоту.

Профсоюзники не стеснясь, врут, а кто скажет против? Только я. Все остальные отраслевые СМИ бездумно перепечатывают ложь от ИТФ.

Если греков заставят платить выкуп, то не исключено, им придется поменять наш комсостав на более дешевый и сговорчивый азиатский.

13 сентября 13

Bulk carrier Lia M, IMO 9525625, dwt 84094, built 2013, flag Cyprus, manager TRANSMED SHIPPING LTD, Greece. Arrived Quebec Sep 7, left Sep 9 bound for Gibraltar.

Материалы по теме:

Сообщение ИТФ в оригинале:

According to the ITF the Lia M was detained by the Canadian authorities. The ITF said crew complaints included, "Unpaid wages, a 'collective bargaining agreement' that lacked the vessel name, a date or a wage scale; crew with no money, no shampoo, toothpaste or other items; a crew member who had twice been refused access to a doctor; and crew members having been forced to sign blank contracts."

Полная негодования заметка РПСМ: <http://www.sur.ru/news/1500>

Ветка на форуме: <http://wap.odessacrewing.borda.ru/?1-23-0-00000108-000-0-0>

Случай с захватом заложников с греческого танкера Energy Centurion в Гвинейском заливе в прошлом году.

Со своим фирменным знаком полного отсутствия чувства меры и элементарной скромности РПСМ не пишет – дудит в вувузеллы и лупит изо всех сил в огромные барабаны:

«Ваша ситуация с юридической точки зрения почти идеальная, как бы после плена кощунственно это не звучало. У вас есть коллективный договор, есть РПСМ – сильный профсоюз, который защищает ваши права. Это большое дело.» - соловьем разливается Александр Димитревич, региональный директор международной программы «Гуманитарный ответ морскому пиратству» в странах СНГ и Балтии.

«Сейчас, когда вы знаете все, что происходило и там, и здесь, на берегу, вы можете сказать, что еще можно было сделать? Как оцениваете действия РПСМ, судовладельца и крьюинга? Выполняют ли они обязательства, закрепленные в коллективном договоре?» - пристают к морякам с требованием признания своих заслуг представители профсоюзов.
<http://www.odin.tc/newsru/read.asp?articleID=1169>

А вот что было на самом деле:

Прочтите эту статью РПСМ <http://www.sur.ru/news/428> - какое впечатление у вас сложится? Только одно – у экипажа Energy Centurion был договор с РПСМ (ну если совсем корректно, как написано в статье, то - «немалая часть экипажа»).

Так вот, на самом деле договор заключен с другим профсоюзом, а не с РПСМ. У владельца Energy Centurion и еще 24 танкеров есть договоры с другим российским профсоюзом, не РПСМ, и с греческим профсоюзом в Греции. Владелец Energy Centurion упорно сопротивляется попыткам ИТФ сделать его еще одним данником этого паука, нацелившегося на весь мир. Владелец давно и успешно, с 2004 года, нанимает российских моряков на большинство своих судов. На протяжении 8 лет представители РПСМ совместно с представителями ИТФ посещают Греческий профсоюз, чтобы склонить его на подписание КД с ними. Но пока не получается.

<http://www.odin.tc/newsru/read.asp?articleID=1274>

Протест экипажей нескольких судов против насильного «членства» и удержания взносов

Экипажи нескольких балкеров одной компании выступили с решительным протестом против насильственного удержания с них 2% зарплаты (брутто зарплаты, то есть со всех начислений, не устану напоминать) в качестве «профсоюзных взносов». Экипажи провели собрания и вынесли соответствующие решения – не платить, членами РПСМ быть не желаем. Я читал РДО этих собраний. На сторону моряков стал судовладелец, я помог чем смог, покопавшись в документах и предоставив справку насчет правомочности действий РПСМ. Экипажи победили.

РПСМ переполюшился, и когда история была в полном разгаре, гордо, естественно, отмалчивался, и никак на мои грязные и клеветнические выпады в его адрес не реагировал. Экипажи настояли на своем. Взносы они не платили и не платят. Через пару, что ли, месяцев, РПСМ публикует препаскудную заметку под характерным заголовком *Рассорить нас не удастся*, в которой не моргнув глазом, утверждают, что и протеста не было, и встретили их на одном из этих броненосцев Потемкин радушно. Я эту их информацию проверил, и выяснилось вот что:

<http://www.odin.tc/newsru/read.asp?articleID=2397>

Черное море позора, или очередная позорная акция профсоюзов ИТФ

<http://www.odin.tc/articles/blacksea.htm>

ИТФ облыжно оболгала все судоходство скопом, чтобы устроить облаву, с целью резко увеличить количество судовладельцев, которые подпишут с ИТФ договоры. ИТФ заявила в своем «исследовании», что флот черноморского бассейна преимущественно субстандартный.

ИТФ в своем докладе сообщает нам о том, что приблизительно из 2400 судов дедвейтом от 2 до 12 тысяч тонн, работающих в ЧМ бассейне, большинство находится в возрасте 20 лет

