

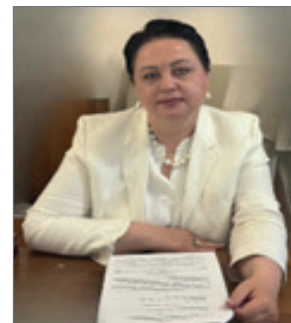
## Особенности регулирования труда моряков

### К вопросу о правовом регулировании труда моряков: постановка проблемы

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы правового регулирования труда моряков. Автор обращает внимание на инновационный характер Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве. Отмечается, что Конвенция оказала значительное влияние на национальное законодательство о труде моряков, в том числе и на законодательство РФ. Однако, несмотря на улучшение условий труда моряков после принятия Конвенции, все еще остаются проблемы, связанные с выплатой заработной платы, установлением рабочего времени и времени отдыха, предоставлением увольнения на берег, репатриацией моряков, принятием актов социального партнерства, в частности коллективного договора. Важными также являются вопросы привлечения моряков к ответственности за преступления на море, обеспечения питанием на судне, а также медицинской помощью и консультированием.

**Ключевые слова:** моряки, труд, конвенция Международной организации труда о труде в морском судоходстве

DOI: 10.17803/2311-5998.2026.138.2.065-072



**Ирина Владимировна  
ШЕСТЕРЯКОВА,**

профессор кафедры  
трудового права и права  
социального обеспечения  
имени К.Н. Гусова,  
профессор кафедры  
морского права  
Университета имени  
О.Е. Кутафина (МГЮА),  
доктор юридических наук,  
доцент

[irinashesteryakova@mail.ru](mailto:irinashesteryakova@mail.ru)  
125993, Россия, г. Москва,  
ул. Садовая-Кудринская,  
д. 9

**Irina V. SHESTERYAKOVA,**  
Professor of the Department of Labor Law  
and Social Security Law named after K. N. Gusov,  
Department of Maritime Law  
of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL),  
Dr. Sci. (Law), Associate professor  
[irinashesteryakova@mail.ru](mailto:irinashesteryakova@mail.ru)  
9, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, Moscow, Russia, 125993

#### On the Issue of Legal Regulation of Seafarers' Work: Problem Statement

**Abstract.** the article discusses the issues of legal regulation of seafarers' work. The author draws attention to the innovative nature of the Convention on Maritime Labour of the International Labour Organization. It is also noted that the Convention has had a significant impact on national legislation on seafarers' work, including the legislation of the Russian Federation. However,

© Шестерякова И. В., 2026

*the author points out that despite the improvement in the working conditions of seafarers after the adoption of the Convention, there are still problems with the payment of wages, the establishment of working hours and rest periods, the granting of shore leave, the repatriation of seafarers, the adoption of acts of social partnership, in particular, a collective agreement. The problem of holding seafarers accountable for crimes at sea, providing food on board, as well as medical care and counseling remains important to solve.*

**Keywords:** seafarers, labor, International Labor Organization Convention on maritime labor

**В**ажным в развитии международных трудовых норм о труде моряков является период с 1919 по 1943 г. На одном из первых заседаний Международной организации труда (МОТ) было признано, что судоходная отрасль имеет свои особенности, поэтому необходимо провести отдельную конференцию, посвященную вопросам правового регулирования труда моряков<sup>1</sup>.

На конференции МОТ, посвященной проблемам правового регулирования труда моряков, которая состоялась в 1920 г., были приняты нормы, устанавливающие: 48-часовую рабочую неделю, за исключением капитанов, старших офицеров, радистов (проект предусматривал 56-часовую рабочую неделю в море и 48-часовую в порту); трехвахтенную систему для судов водоизмещением более 2 000 тонн (осадка 2 500 тонн); максимальную продолжительность сверхурочной работы 14 часов в неделю или 60 часов в месяц, подлежащих компенсации в виде заработной платы или отпуска; 45-часовую рабочую неделю для рядового состава в порту с ограничением рабочего дня в субботу до пяти часов; осуществление правового регулирования труда на основании коллизийной привязки — закона флага, под которым плавают судно.

Одной из тенденций развития международных трудовых норм того периода было пристальное внимание к правовому регулированию труда моряков в связи с возросшим товарооборотом между странами. Признавая особые условия жизни и труда моряков, МОТ организовала проведение специальных морских сессий.

Ранее проведенный анализ общих и специальных международных правовых норм показал, что значительное место среди специальных норм в международно-правовом регулировании труда занимают нормы о труде моряков<sup>2</sup>. Поэтому в 2006 г. 94-я Морская сессия МОТ приняла Конвенцию № 186 о труде в морском судоходстве (MLC), вступившую в силу 20 августа 2013 г. и установившую минимальные стандарты труда для всех моряков.

<sup>1</sup> The birth of a movement: 100 years of maritime regulation // URL: <https://www.nautilusint.org/en/news-insight/telegraph/the-birth-of-a-movement-100-years-of-maritime-regulation/> (дата обращения: 01.10.2025).

<sup>2</sup> По данным на 2011 г. из 188 конвенций, принятых МОТ, 41 конвенция касалась труда моряков (т.е. примерно одна четверть). Подробнее см.: Шестерякова И. В. Международные трудовые нормы и трудовое право России: их соотношение и коллизии : дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2011.

Другим ключевым стандартом МОТ для моряков является Конвенция (пересмотренная) 2003 г. об удостоверениях личности моряков (№ 185), которая предусматривает новый документ, повышающий безопасность на море и одновременно облегчающий увольнение на берег и профессиональную миграцию моряков.

Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве в п. 5 ст. IV «Трудовые и социальные права моряков» предусматривает, что каждое государство-член обеспечивает в пределах своей юрисдикции полную реализацию трудовых и социальных прав моряков в соответствии с требованиями Конвенции. Она отражает существенные изменения в морской отрасли.

Важное место в правовом регулировании труда моряков занимают акты Международной морской организации (ИМО), образованной 6 марта 1948 г. (начала работу в 1958 г.). Ее деятельность направлена на повышение надежности и безопасности судоходства в области международной торговли и на предотвращение загрязнения моря с судов. ИМО обеспечивает механизмы сотрудничества между правительствами в формировании норм и правил, связанных с техническими вопросами, влияющими на международное судоходство, содействия принятию максимально осуществимых стандартов безопасности и эффективности морского судоходства, а также охраны морской среды от загрязнения ее судами и его предотвращения<sup>3</sup>.

Для достижения этой цели ИМО разработала ряд конвенций и правил, направленных на улучшение подготовки, дипломирования, условий труда и благосостояния моряков, а также на сокращение числа несчастных случаев на море и загрязнения окружающей среды. В этой связи одной из важнейших конвенций, разработанных ИМО, является Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты<sup>4</sup> (ПДНВ), принятая в 1978 г. С тех пор несколько раз в нее вносились поправки, устанавливающие минимальные стандарты в указанной сфере на международном уровне. Конвенция распространяется на всех моряков, в том числе офицеров и членов экипажей, и охватывает широкий круг вопросов, включая базовую подготовку по технике безопасности, медицинское обслуживание и безопасность судна. Наряду с Конвенцией ПДНВ, ИМО разработала ряд других конвенций и правил для повышения безопасности и благополучия моряков, в том числе СОЛАС<sup>5</sup> и МКУБ<sup>6</sup>.

Вероника Баджадж отмечает, что в последние годы ИМО предприняла шаги по укреплению нормативно-правовой базы в отношении трудовых прав моряков. Например, в 2020 г. организация выпустила циркуляр, призывающий

<sup>3</sup> Международная морская организация // URL: <https://www.un.org/ru/ecosoc/imo/>.

<sup>4</sup> URL: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/publications/documents/supplements/russian/qdq938r\\_pq.pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/publications/documents/supplements/russian/qdq938r_pq.pdf) (дата обращения: 04.11.2025).

<sup>5</sup> Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) (01.11.1974) // URL: [https://www.mid.ru/ru/foreign\\_policy/international\\_contracts/international\\_contracts/multilateral\\_contract/51120/](https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/multilateral_contract/51120/) (дата обращения: 04.11.2025).

<sup>6</sup> Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)) (4 ноября 1993 г.) // URL: <https://trans-service.org/ru.php?section=service&page=cod&subpage=mcub> (дата обращения: 04.11.2025).



государства-члены принять меры по содействию смене экипажей во время пандемии COVID-19, чтобы предотвратить их длительное пребывание в море. ИМО также начала глобальную кампанию по повышению осведомленности о вкладе моряков в мировую экономику и важности защиты их прав<sup>7</sup>. Одним из случаев, повлиявших на принятие международных стандартов о правовом регулировании труда моряков, стало дело *Scandinavian Star-21*, когда возник пожар из-за языковых проблем у членов экипажа. В этом инциденте пострадавших не было. Однако два года спустя на судне в Балтийском море произошла похожая ситуация, в результате которой погибли 158 человек. Эти случаи побудили к быстрому внедрению судовых стандартов для обеспечения безопасности моряков и судов<sup>8</sup>.

Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве впервые поставила вопрос о необходимости предоставления морякам достойных условий работы, установив для этого единые правила во всем мире.

Особенностями (инновациями) Конвенции МОТ 2006 г. можно назвать следующие:

1) она является результатом пятилетней совместной работы трехсторонних участников МОТ — правительств, работодателей и работников и устанавливает минимальные стандарты достойного труда для моряков;

2) была задумана как продолжение социального диалога между моряками, работодателями и правительствами государства;

3) ввела гибкое регулирование, учитывающее национальные особенности и экономическое разнообразие государств, позволяя адаптировать ее применение к национальным особенностям;

4) закрепила в части «В» рекомендательный статус Руководящих принципов;

5) установила новые подходы к обеспечению соблюдения МЛС. Впервые суда, осуществляющие международную торговлю, должны иметь на борту сертификат о соответствии нормам труда в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении норм труда в морском судоходстве (Правило 5.1.3). Эти документы принимаются инспекцией государственного портового контроля как *prima facie*, подтверждая их соответствие Конвенции МЛС;

6) вводит положение о «непредоставлении более благоприятного режима» для судов государств, не ратифицировавших Конвенцию. Этот принцип гарантирует, что суда, зарегистрированные в странах, не ратифицировавших Конвенцию, больше не смогут уклоняться от соблюдения трудовых норм при заходе в порты государств, ратифицировавших Конвенцию; они будут подвержены инспекции на предмет соблюдения международных трудовых норм;

7) внедрение и обеспечение соблюдения Конвенции возлагается на государство флага, государство порта и государства, предоставляющие рабочую силу. Государства флага обязаны оценивать и сертифицировать суда,

<sup>7</sup> *Bajaj V.* Labour rights of the seafarers research question: what are the labour rights of the seafarers and what are the challenges and abuses faced by them? P. 12 // URL: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=4647836](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4647836) (дата обращения: 01.10.2025).

<sup>8</sup> *The Scandinavian Star Disaster of 7 April 1990. Main report.* Nor 1991: 1E // URL: <https://www.regjeringen.no/contentassets/2d46c50e08c3476e93772b75e7908e59/01escandinavianstarenglish.pdf> (дата обращения: 04.11.2025).

зарегистрированные под их флагом, в соответствии с положениями КТМС. Государства порта обязаны инспектировать иностранные суда, входящие в их юрисдикцию, а Комитет по портовому надзору может инспектировать суда государств, не ратифицировавших Конвенцию. Это гарантирует, что трудовые стандарты на всех судах соответствуют КТМС, независимо от государства флага. Кроме того, государства, предоставляющие рабочую силу, несут ответственность за реализацию минимальных стандартов набора, трудоустройства и социального обеспечения своих национальных моряков;

8) Конвенция кодифицировала в едином документе все аспекты социально-экономических потребностей моряков, в том числе по вопросам социального обеспечения моряков и ответственности работодателей.

В МОТ было решено созывать специальную конференцию, посвященную правовому регулированию труда моряков, для этого был создан Специальный трехсторонний комитет. Его основная цель — содействовать сотрудничеству между правительствами, работодателями и работниками в целях улучшения условий труда моряков во всем мире<sup>9</sup>.

Несмотря на то что Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве установила единые правила правового регулирования труда моряков, проблемы ее применения все же остаются, например проблемы невыплаты или неполной выплаты заработной платы, репатриации моряков. Сегодня также важным является вопрос о привлечении к ответственности капитана судна при возникновении несчастного случая, морской аварии, например разлива нефти и нефтепродуктов. Такие инциденты рассматриваются как преступления, а моряки считаются виновниками совершения таких действий умышленно<sup>10</sup>.

Для более эффективной реализации норм Конвенции 2006 г. в нее вносятся изменения и поправки. Так, на пятом заседании Специального трехстороннего комитета по применению Конвенции о труде в морском судоходстве, которое состоялось 7—11 апреля 2025 г. в Женеве, было отмечено, что после принятия Конвенции условия труда моряков стали лучше. Однако был предложен ряд поправок, которые улучшат защиту моряков от жестокого обращения, качество обслуживания на борту и повысят мобильность моряков<sup>11</sup>. Поправками предусматриваются:

- защита моряков от насилия и домогательств на борту судна и со стороны круизных компаний;
- признание моряков в качестве ключевых работников;
- совершенствование норм об увольнении на берег;

<sup>9</sup> Fifth Meeting of the Special Tripartite Committee established under the Maritime Labour Convention // URL: <https://www.ilo.org/meetings-and-events/fifth-meeting-special-tripartite-committee-established-under-maritime> (дата обращения: 04.11.2025).

<sup>10</sup> Garg N., Manjush M., Bhavana B.S. Complexities of Seafarers and Regulatory Frameworks—A Critical Analysis // Telematique. 2022. Vol. 21. Is. 1. P. 1612.

<sup>11</sup> Seafarers' conditions set to improve after shipping industry adopts amendments to Maritime Labour Convention, 2006 // URL: <https://www.ilo.org/resource/news/seafarers%e2%80%99-conditions-set-improve-after-shipping-industry-adopts-amendments> (дата обращения: 04.11.2025).



- совершенствование вопросов, касающихся репатриации;
- требование к государствам о необходимости учитывать и исполнять Руководящие принципы ИМО/МОТ по справедливому обращению с моряками в случае происшествия<sup>12</sup> и Руководящих принципов ИМО/МОТ по справедливому обращению с моряками, задержанными в связи с предполагаемой их виной в совершении преступления<sup>13</sup>;
- необходимость оснащения судов техническими возможностями для оказания необходимой медицинской помощи на борту или получения профессиональной медицинской консультации онлайн.

Помимо поправок, Специальный трехсторонний комитет принял резолюции, касающиеся:

- скорейшего внедрения поправки к Руководству В2.5.2 КТМС-2006 для обеспечения признания моряков в качестве ключевых работников<sup>14</sup>;
- скорейшего признания поправок в отношении требований к увольнению на берег<sup>15</sup>;
- продления срока полномочий деятельности Совместной трехсторонней рабочей группы МОТ/ИМО (JTWG)<sup>16</sup>;
- необходимости специального заседания Совместной трехсторонней группы для решения вопросов о правовом регулировании рабочего времени и времени отдыха моряков<sup>17</sup>.

<sup>12</sup> Resolution A.1056(27) Adopted on 30 November 2011 (Agenda item 10) Promotion as widely as possible of the application of the 2006 guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident // URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/knowledgecentre/indexofimoresolutions/assemblydocuments/a.1056\(27\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/knowledgecentre/indexofimoresolutions/assemblydocuments/a.1056(27).pdf) (дата обращения: 04.11.2025).

<sup>13</sup> Guidelines on fair treatment of seafarers detained in connection with alleged crimes. Third meeting of the Joint ILO — IMO Tripartite Working Group to identify and address seafarers' issues and the human element (Geneva, 26—28 November 2024) // URL: [https://www.ilo.org/sites/default/files/2025-10/guidelines%20on%20Fair%20treatment%20of%20seafarers%20detained%20in%20connection%20with%20alleged%20crimes\\_0.pdf](https://www.ilo.org/sites/default/files/2025-10/guidelines%20on%20Fair%20treatment%20of%20seafarers%20detained%20in%20connection%20with%20alleged%20crimes_0.pdf) (дата обращения: 04.11.2025).

<sup>14</sup> Resolution on Recognizing Seafarers as Key Workers // URL: <https://www.ilo.org/sites/default/files/2025-04/stcmic-2025-resolution-key%20workers-en.pdf> (дата обращения: 04.11.2025).

<sup>15</sup> Resolution proposing amendments to the Convention on the Facilitation of International Marine Traffic, 1965, as amended, to reflect amendments to the Maritime Labour Convention, 2006, decided at the Fifth Meeting of the ILO Special Tripartite Committee concerning shore leave // URL: <https://www.ilo.org/sites/default/files/2025-04/stcmic-2025-resolution-shore%20leave-en.pdf> (дата обращения: 04.11.2025).

<sup>16</sup> Resolution on the Extension of the Mandate of the Joint ILO/IMO Tripartite Working Group (JTWG) // URL: <https://www.ilo.org/sites/default/files/2025-04/stcmic-2025-resolution-jtwg-en.pdf> (дата обращения: 04.11.2025).

<sup>17</sup> Resolution concerning the convening of a meeting of the Joint ILO-IMO Tripartite Working Group to identify and address Seafarers' Issues and the Human Element on hours of work and hours of rest // URL: <https://www.ilo.org/sites/default/files/2025-04/stcmic-2025-resolution-rest%20hours-en.pdf> (дата обращения: 04.11.2025).

Последний вопрос весьма важен для правового регулирования труда моряков. Так, исследование, опубликованное Всемирным морским университетом, показывает, что моряки сталкиваются с чрезмерной продолжительностью рабочего времени и недостаточным временем отдыха, что приводит к высокому уровню усталости<sup>18</sup>. По данным Международной организации труда, моряки, находясь на судне, в среднем работают 74,9 часа в неделю, тогда как средний показатель обычного работника — 43 часа в неделю. Большинство моряков отмечают также, что в очередном плавании им не было предоставлено ни одного полного выходного дня. Только 50,3 % моряков сообщают о несоблюдении требований в свою компанию<sup>19</sup>.

Человеческий фактор считается причиной большинства инцидентов в судоходном секторе. По оценкам, от 75 до 96 % морских аварий происходят по вине человека. У моряков, находящихся в состоянии усталости, могут наблюдаться снижение когнитивных способностей и потеря интереса к работе, что может представлять опасность для них самих, их коллег, судна, которым они управляют, и морской среды в целом. Наиболее распространенными причинами такой усталости специалисты считают недостаток сна, плохое качество отдыха, стресс, однообразную работу, шум и вибрацию, недоедание, плохое медицинское обслуживание и, как следствие, не всегда удовлетворительное состояние здоровья.

Для того чтобы труд моряков в Российской Федерации был достойным, необходимо доработать национальное законодательство в части правового регулирования труда моряков. Так, эксперты Международной организации труда<sup>20</sup> еще в 2019 г. указывали, что в национальном законодательстве РФ нет необходимого определения понятия «моряк». Комитет экспертов МОТ считает неясным вопрос о том, относить ли к морякам только персонал, выполняющий задачи навигации и эксплуатации судна, или также других лиц, работающих на борту судов, например персонал круизных лайнеров (работников общественного питания и гостиниц).

В Федеральном отраслевом соглашении по морскому транспорту на 2024—2027 годы также нет ответа на этот вопрос. В пункте 1.3 Соглашения указано: «...работник (моряк, член экипажа морских судов, капитан, плавсостав) — лицо, работающее в любом качестве или занятое на любой штатной должности в составе экипажа морского судна в соответствии с трудовым договором, заключенным с работодателем, и внесенное в судовую роль морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации». Из этого определения следует, что моряк — это обобщенное понятие всех существующих морских

<sup>18</sup> Heavy workload: The top reason that causes seafarers' fatigue // URL: <https://safety4sea.com/cm-heavy-workload-the-top-reason-that-causes-seafarers-fatigue/> (дата обращения: 04.11.2025).

<sup>19</sup> Seafarers work almost double the hours of ILO standard // URL: <https://safety4sea.com/seafarers-work-almost-double-the-hours-of-ilo-standard/> (дата обращения: 04.11.2025).

<sup>20</sup> Direct Request (CEACR) — adopted 2019, published 109th ILC session (2021) Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) — Russian Federation (Ratification: 2012) // URL: [https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx\\_en/f?p=1000:13100:0::no:13100:P13100\\_comment\\_id,p11110\\_country\\_id,p11110\\_country\\_name,P11110\\_comment\\_year:4019433,102884,russian%20federation,2019](https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:13100:0::no:13100:P13100_comment_id,p11110_country_id,p11110_country_name,P11110_comment_year:4019433,102884,russian%20federation,2019) (дата обращения: 04.11.2025).



профессий, согласно принятым и утвержденным профессиональным стандартам. Однако такой подход отрицательно сказывается на определении правового статуса моряка, предоставлении морякам достойных условий труда и не позволит отдельным категориям работников морского транспорта надлежащим образом защитить свои трудовые права.

#### БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Киселев И. Я.* Международный труд : практическое пособие. — М., 1997.
2. *Шестерякова И. В.* Международные трудовые нормы и трудовое право России: их соотношение и коллизии : дис. ... д-ра юрид. наук. — М., 2011.
3. *Vajaj V.* Labour rights of the seafarers research question: what are the labour rights of the seafarers and what are the challenges and abuses faced by them? // URL: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=4647836](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4647836) (дата обращения: 01.10.2025).
4. *Garg N., Manjush M., Bhavana B. S.* Complexities of Seafarers and Regulatory Frameworks — A Critical Analysis // *Telematique*. — 2022. — Vol. 21. — Is. 1.