

УДК 349.3

DOI: 10.34670/AR.2026.84.67.071

Особенности пенсионного обеспечения моряков**Шестеряков Игорь Александрович**

Кандидат юридических наук, доцент,
профессор кафедры гражданского права и процесса,
Международный юридический институт,
107078, Российская Федерация, Москва, ул. Каланчевская, 14/1;
e-mail: igor.shesteryakov@mail.ru

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы правового регулирования социального обеспечения моряков. Автор отмечает, что особенности правового регулирования пенсионного обеспечения моряков связаны с терминологической проблемой, то есть несовпадением терминов, используемых в актах Международной организации труда и национальным законодательством о социальном обеспечении. На основе анализа конвенций Международной организации труда, советского и современного российского пенсионного законодательства, а также международных договоров Российской Федерации выделяются три особенности пенсионного обеспечения моряков: досрочное пенсионное обеспечение моряков, плавающих под флагом Российской Федерации; досрочное пенсионное обеспечение моряков, осуществляющих плавание по Северному морскому пути; пенсионное обеспечение моряков, плавающих под флагом «удобного государства». Отмечается, что моряки-граждане Российской Федерации, плавающие на судах «удобного флага», лишаются возможностей обязательного пенсионного страхования за счёт средств судовладельцев. Поэтому, в соответствии с действующим законодательством, моряки могут заключить договор об обязательном пенсионном страховании – соглашение между фондом и застрахованным лицом в пользу застрахованного лица или его правопреемников, в соответствии с которым фонд обязан при наступлении пенсионных оснований осуществлять назначение и выплату застрахованному лицу накопительной пенсии и (или) срочной пенсионной выплаты или единовременной выплаты либо осуществлять выплаты правопреемникам застрахованного лица. В случае отсутствия страхового стажа моряку может быть назначена страховая пенсия.

Для цитирования в научных исследованиях

Шестеряков И.А. Особенности пенсионного обеспечения моряков // Вопросы российского и международного права. 2026. Том 16. № 5А. С. 631-640. DOI: 10.34670/AR.2026.84.67.071

Ключевые слова

Моряк, труд, пенсионное обеспечение, особенности, правовое регулирование.

Введение

По данным Международной морской организации, в настоящее время численность командного состава в мировом флоте оценивается в 500 тыс. офицеров. К 2030 г. потребуется до 850 тыс. высококвалифицированных моряков. Учитывая, что половина действующих офицеров к тому времени уйдёт на пенсию, в морские учебные заведения необходимо будет набрать и обучить 600 тыс. новых абитуриентов – по 40 тыс. человек ежегодно ([URL: https://rucont.ru/efd/368322](https://rucont.ru/efd/368322)).

Среди стран-поставщиков рабочей силы на флот первенство занимают Филиппины – в целом филиппинские моряки составляют более 13% от всего плавсостава в мире. Следом за Филиппинами в этом рейтинге оказалась Российская Федерация. Российские моряки составляют почти 10.5% от общего количества плавсостава в мире. Таким образом, крупнейшие поставщики рабочей силы на мировой торговый флот: Филиппины (13.33%), Российская Федерация (10.47%), Индонезия (7.59%), КНР (7.10%), Индия (6%). Согласно данным Балтийского и Международного морского совета (BIMCO) и Международной палаты судоходства (ICS) на 74000 судов мирового флота работает почти 1900000 моряков. Среди них 198000 (10,5%) россияне около 76400 российских моряков работают на судах под иностранным флагом (<https://novorab.ru/2021/12/19/v-rossii-rastet-chislo-moryakov-v-novorossijske-tozhe/>).

Вопрос о правовом регулировании труда в морском судоходстве имеет давнюю историю и включает в себя не только трудовые отношения, но и социальное обеспечение [Шестерякова, Морозов, Михальская, 2026].

Материалы и методы исследования

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207; 2025. № 26 (ч. I). Ст. 3499) трудовые отношения членов экипажа судна регулируются Трудовым кодексом Российской Федерации, принятыми в соответствии с ним другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, включая указанный Кодекс и уставы службы на судах, локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, а также соглашениями, коллективными договорами и трудовыми договорами (ч. 1 ст. 57).

Модельный закон «Об особенностях регулирования труда моряков» (Принят в г. Санкт-Петербурге 24.11.2001) Постановлением 18-14 на 18-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ), даёт определение – моряк это лицо, работающее по найму на борту морского судна (самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания) или судна типа «река-море». Дано понятие экипажа - капитан, другие лица командного состава и все лица судовой команды, занесённые в судовую роль (ст. 3).

Представители отраслевых правовых наук по-разному определяют термин «моряк». По мнению Бекашева Д. К. «моряк – специальный субъект трудового права» [Бекашев, 2001]. Номокоевой Е.Н. предложен термин «квалифицированный матрос»: это моряк, который признается обладающим необходимой квалификацией для выполнения любых обязанностей для несения службы на палубе, кроме руководителя или специалиста [Номокоева, 2003].

Более полное определение «моряки» предложено Белоусовой Д. С., по ее мнению, это лица «занятые на должности или работающие по найму на борту судов, используемых в целях

торгового мореплавания, за исключением военных кораблей и вспомогательных судов военно-морского флота, судов традиционной постройки» [Белоусова, 2019].

Правовые исследования в сфере социально-обеспечительных отношений посвящённые пенсионному обеспечению моряков не проводились, однако затрагивались лишь отдельные вопросы в общем перечне категорий работников, имеющих право на досрочное пенсионное обеспечение [Сапожникова, 2005].

Результаты и обсуждение

Особенности правового регулирования пенсионного обеспечения моряков связаны также с несовпадением терминов, которые используются МОТ и в национальном законодательстве.

В соответствии с Конвенцией МОТ № 71 «О пенсиях морякам» (1946 года) сформулировано определение термина «моряк» - включает всякое лицо, занятое на борту или на обслуживании морского судна, иного, чем военный корабль. Ратификация предполагает, что в соответствии с национальным законодательством устанавливается или обеспечивается формирование системы выплаты пенсий морякам при уходе в отставку со службы в море. Национальное законодательство должно установить следующие виды пенсионного обеспечения:

1) пенсия, которая выплачивается морякам, прослужившим установленный период в море, по достижении ими возраста 55 или 60 лет.

2) пенсия, которая может выплачивается вместе с другой пенсией по социальному обеспечению, назначенной пенсионеру, но не может быть ниже суммы, рассчитанной в размере 1,5 процента от заработной платы за каждый год службы в море того, за период когда платились взносы в соответствующий фонд (такой порядок применяется в от ношении пенсии по достижении возраста 55 лет), и 2 процента заработной платы, если национальное законодательство предусматривает выход на пенсию в возрасте 60 лет;

3) предусмотрены также пенсии для иждивенцев в случае смерти моряка, получателя пенсии (по случаю потери кормильца).

При этом особо отмечается, что моряки должны вносить не более половины расходов на пенсии, выплачиваемых по этой системе.

В Конвенции МОТ № 165 о социальном обеспечении моряков дается более широкое по объёму понятие «моряк» - лицо, работающее по найму в любом качестве на борту морского судна, которое занимается перевозкой грузов или пассажиров в коммерческих целях, используется для любых иных коммерческих целей или является морским буксиром, (за исключением лиц, работающих: на малых судах, включая суда, основным двигателем которых является парус, независимо от наличия на них вспомогательных двигателей; на таких судах, как плавучие нефтяные вышки и буровые платформы, когда они не используются в судоходстве).

Конвенция устанавливает следующие виды социального обеспечения моряков: медицинская помощь; пособие по болезни; пособие по безработице; пособие по старости; пособие в случае производственной травмы и профессионального заболевания; семейное пособие по беременности, родам и уходу за ребёнком; пособие по инвалидности; пособие по случаю потери кормильца.

Из вышеназванных видов социального обеспечения государство в национальном законодательстве должно установить минимум три вида социального обеспечения моряков.

Впервые нормы о пенсионном обеспечении моряков были закреплены в Постановлении СНК СССР от 12 сентября 1942 года № 1511 «О пенсиях морякам судов морского флота,

плавающих в районах военно-морских действий, их семьям». В нем было установлено, что на моряков судов морского флота, плавающих в районах военно-морских действий, и на их семьи распространён порядок назначения и размеры пенсий по инвалидности и по случаю потери кормильца (СП СССР. 1940. № 19. Ст. 465).

Данная норма существовала до 80-х годов прошлого века и предусматривала применение к названной категории моряков Положения о порядке назначения и выплаты государственных пенсий, утверждённым Постановлением Совета Министров СССР от 3 августа 1972 г. № 590, для военнослужащих рядового, сержантского, старшинского состава срочной службы и их семей и Постановлением Совнаркома СССР, и Постановлением Совнаркома СССР с повышением на 10 процентов размеров пенсий, назначаемых лицам высшего, старшего и среднего начальствующего (офицерского) состав. Кроме того устанавливалось, что при назначении пенсий в соответствии с пунктом 1 вышеназванного Постановления к высшему, старшему и среднему начальствующему составу относить: капитанов, начальников караванов, багермейстеров, помполитов, помощников капитанов, помощников багермейстеров, старших механиков, механиков, караванных инженеров-механиков, донкерманов, электромехаников, радиотехников и лоцманов; к младшему начальствующему составу относить: боцманов, старших мотористов, старших радистов, старшин несамоходных судов, старших машинистов, старших электриков и старших коков. Данный акт, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 03.02.2020 № 80 "О признании не действующими на территории Российской Федерации актов СССР и их отдельных положений" (СЗ РФ. 2020. № 7. Ст. 825) был признан не действующим. Кроме того, в этом Постановлении был применен термин «моряк».

В последующие годы национальное законодательство полностью отказалось от применения данного термина. В соответствии с Законом СССР «О государственных пенсиях от 14.07. 1956 года (Ведомости Верховного Совета СССР. 1956. № 15. Ст. 313) (право на государственную пенсию по старости имели рабочие и служащие мужчины и женщины при достижении возраста 60 лет (соответственно 55 лет) стажа работы не менее 25 лет (соответственно не менее 20 лет).

Право на льготное пенсионное обеспечение в соответствии с Постановлением Совмина СССР от 22.08.1956 № 1173 (ред. от 27.09.1990) "Об утверждении списков производств, цехов, профессий и должностей, работа в которых даёт право на государственную пенсию на льготных условиях и в льготных размерах" (вместе с "Списком № 1 производств, цехов, профессий и должностей на подземных работах, на работах с вредными условиями труда и в горячих цехах, работа в которых даёт право на государственную пенсию на льготных условиях и в льготных размерах", "Списком № 2 производств, цехов, профессий и должностей с тяжёлыми условиями труда, работа в которых даёт право на государственную пенсию на льготных условиях и в льготных размерах") в разделе XX «Транспорт» подраздел второй «Морской и речной флот» Списка № 1 содержатся рабочие профессии - котлочисты на судах и кочегары и старшие кочегары, работающие на твёрдом топливе на судах. В Списке № 2 в разделе XXX «Транспорт» в подразделе «Морской флот» содержится указание на плавсостав флота (за исключением судов служебно-разъездных, пригородного и внутригородского сообщения) - кочегары судов, работающие на жидком топливе; главные и старшие механики; мотористы и их помощники, старшие мотористы; машинисты, старшие машинисты; электромеханики старшие, электромеханики и их помощники.

Отдельно установлен в подразделе третьем «Речной флот» плавсостав судов (кроме судов служебно-разъездных, внутригородского сообщения) - кочегары и старшие кочегары судов,

работающие на жидком топливе; механики и их помощники; машинисты, старшие машинисты; мотористы, старшие мотористы; электромеханики и их помощники. При выполнении данных работ устанавливалось льготное пенсионное обеспечение для мужчин при достижении возраста 55 лет, женщин – 50 лет и наличии стажа соответственно не менее 25 (20) лет.

Постановление Госкомтруда СССР, Секретариата ВЦСПС от 27.12.1983 № 308/25-67 (Бюллетень Госкомтруда СССР. № 3, 1984) устанавливало, что пенсии на льготных условиях по совмещаемым работам, профессиям и должностям рабочим и служащим, занятым в производствах, цехах, в профессиях и должностях, предусмотренных в Списках № 1 и № 2, следует назначать: по Списку № 2 - если выполняемые совмещаемые работы, профессии и должности предусмотрены в Списке № 1 и в Списке № (пункт 7, например, моторист-матрос).

В следующем акте – Законе СССР от 15.05.1990 "О пенсионном обеспечении граждан в СССР" (Ведомости СНД СССР и ВС СССР. 1990. № 23. Ст. 416) статья 14 предусматривала основания получения пенсии по возрасту на льготных условиях имели: а) работники, занятые полный рабочий день на подземных работах, на работах с особо вредными и особо тяжёлыми условиями труда, - по Списку № 1 производств, работ, профессий, должностей и показателей, утверждаемому Советом Министров СССР, и по результатам аттестации рабочих мест: мужчины - по достижении 50 лет и при стаже работы не менее 20 лет, из них не менее 10 лет на указанных работах; женщины - по достижении 45 лет и при стаже работы не менее 15 лет, из них не менее 7 лет 6 месяцев на указанных работах; б) работники, занятые полный рабочий день на других работах с вредными и тяжёлыми условиями труда, - по списку № 2 производств, работ, профессий, должностей и показателей, утверждаемому Советом Министров СССР, и по результатам аттестации рабочих мест: мужчины - по достижении 55 лет и при стаже работы не менее 25 лет, из них не менее 12 лет 6 месяцев на указанных работах; женщины - по достижении 50 лет и при стаже работы не менее 20 лет, из них не менее 10 лет на указанных.

Например, в Списке № 1 разделе XXI «Транспорт» подразделе втором «Морской и речной флот» содержались – рабочие профессии – котлочисты (занятые чисткой котлов на судах) и кочегары судов (работающие на твёрдом топливе). А, в Списке № 2 в разделе XXVIII «Транспорт» подразделе третьем «Морской и речной флот» впервые появляется термин «плавающий состав», который предусматривал включение в него машинную команду судов служебно-вспомогательного флота и судов портового флота, постоянно работающих на акватории порта (за исключением служебно-разъездных, пригородных и внутригородского сообщения): кочегаров судов (работающих на жидком топливе); машинисты всех наименований; мотористы всех наименований; механики и их помощники (главные и старшие механики); электромеханики и их помощники (электромеханики старшие) (Постановление Кабинета Министров СССР от 26.01.1991 № 10 (ред. от 02.10.1991) "Об утверждении Списков производств, работ, профессий, должностей и показателей, дающих право на льготное пенсионное обеспечение" // Сборник нормативных актов по пенсионному обеспечению. М.: Экономика, 1992).

В соответствии с Федеральным законом от 17.12.2001 № 173-ФЗ «О трудовых пенсиях в Российской Федерации» (СЗ РФ. 2001. № 52 (ч. 1). Ст. 4920) предусматривалось, что трудовая пенсия по старости назначается ранее достижения возраста, мужчинам по достижении возраста 55 лет, женщинам по достижении возраста 50 лет, если они проработали соответственно не менее 12 лет 6 месяцев и 10 лет в плавсоставе на судах морского, речного флота и флота рыбной промышленности (за исключением портовых судов, постоянно работающих в акватории порта, служебно-вспомогательных и разъездных судов, судов пригородного и внутригородского

сообщения) и имеют страховой стаж соответственно не менее 25 и 20 лет (ст. 27).

В настоящее время в соответствии с Федеральным законом от 28.12.2013 № 400-ФЗ "О страховых пенсиях" (СЗ РФ. 2013. № 52 (ч. I). Ст. 6965) также предусмотрено льготное пенсионное обеспечения мужчинам по достижении возраста 55 лет и женщинам по достижении возраста 50 лет, если они проработали соответственно не менее 12 лет 6 месяцев и 10 лет в плавсоставе на судах морского, речного флота и флота рыбной промышленности (за исключением портовых судов, постоянно работающих в акватории порта, служебно-вспомогательных и разъездных судов, судов пригородного и внутригородского сообщения) и имеют страховой стаж соответственно не менее 25 лет и 20 лет (ст. 30 п. п. 9). Непременным условием реализации данного права является применение дополнительного тарифа страховых взносов на обязательное пенсионное страхование в размере 9 процентов (ч. 1 ст. 428 Налогового кодекса РФ (часть вторая) (СЗ РФ. 2000. № 32. Ст. 3340; 2025. № 42. Ст. 6082)).

Проведённый анализ действующего пенсионного законодательства РФ позволяет выделить следующие особенности пенсионного обеспечения моряков, обусловленные дифференциацией по условиям труда.

Первое. Досрочное пенсионное обеспечение моряков, плавающих под флагом Российской Федерации. В соответствии с актами социального партнерства, например, Отраслевым соглашением по финансируемым из федерального бюджета подведомственным Росморречфлоту учреждениям в сферах внутреннего водного транспорта Российской Федерации и образования Российской Федерации на 2025 - 2028 годы (утв. Профсоюзом работников водного транспорта РФ, Росморречфлоту 04.07. 2025) (ред. от 29.08.2025) (<http://www.consultant.ru/>, Отраслевым соглашением по подведомственным Росморречфлоту учреждениям и предприятиям, осуществляющим свою деятельность в сфере морского транспорта, на 2024 - 2026 годы определён термин "плавающий состав" это физические лица, работающие на борту судна в любом качестве, включая лоцманов, по трудовому договору, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации. Согласно пункта 9.7 члены экипажа имеют право на льготное исчисление специального стажа работы в плавсоставе для досрочного назначения трудовой пенсии по старости. Работа члена экипажа в течение полного навигационного периода (пункт 1.12 Соглашения) учитывается на основании пункта 13 постановления Правительства Российской Федерации от 11.07.2002 № 516 "Об утверждении Правил исчисления периодов работы, дающей право на досрочное назначение трудовой пенсии по старости в соответствии со статьями 27 и 28 Федерального закона "О трудовых пенсиях в Российской Федерации" за полный год работы.

Под "работой в течение полного навигационного периода" понимается выполнение работы в качестве плавающего состава в течение не менее 180 календарных дней при эксплуатации судов в условиях неограниченного периода навигации или не менее 80 % продолжительности навигационного периода, определённого в установленном порядке на отдельных участках при эксплуатации судов в условиях ограниченного периода навигации. В пункте 10.13 для предоставления льгот по стажу предусмотрены следующие условия: быть зачисленным в плавсостав: судно не должно быть отнесено к портовым судам. Обязательное наличие этих условий подтверждено и правоприменительной практикой (см., например: Определение Конституционного Суда РФ от 30.03.2023 № 700-О "Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Калашникова Павла Александровича на нарушение его конституционных прав абзацем первого пункта 1 статьи 8 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации и пунктом 62 Национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 55506-2013

"Транспорт водный внутренний. Термины и определения); Определение Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 29.10.2024 № 88-19019/2024 (УИД 89RS0001-01-2023-003571-24); Определение Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 04.09.2024 № 88-19632/2024 (УИД 39RS0002-01-2023-003161-26)).

Второе. Досрочное пенсионное обеспечения моряков плавающих под флагом РФ по Северному морскому пути. Для включения периодов работы, имевших место после 1 января 2013 г., в стаж на соответствующих видах работ, дающий право на досрочное назначение пенсии по старости, необходимо не только установление вредного или опасного класса условий труда на рабочем месте, но и уплата страхователем дополнительных тарифов страховых взносов за физических лиц, занятых на работах, которые указаны в пунктах 1 - 18 части 1 статьи 30 Федерального закона от 28 декабря 2013 г. № 400-ФЗ.

Эти нормы устанавливают профессии моряков атомного ледокольного судна, которые предусматривают различные основания для досрочного назначения страховой пенсии:

1) машинная команда, куда включаются кочегары, мотористы, механики, электромеханики. Для них в соответствии с п. 2 ч. 1 ст. 30 ФЗ «О страховых пенсиях» на основании Списка № 2 сохраняется право на досрочное пенсионное обеспечение при достижении возраста 55 лет для мужчин и 50 лет для женщин, при условии того, что они отработала на работах с тяжелеет условиями труда соответственно не менее 12 лет и 6 месяцев и 10 лет и имеют страховой стаж соответственно 25 и 20 лет, при условии, что указанные лица проработала на перечисленных работах не менее половины установленного срока и имеют необходимую продолжительность страхового стажа;

2) палубный состав, в который включаются капитаны, штурманы, матросы, радисты, рулевые. Для этой категории в соответствии с п. 9 ч. 1 ст. 30 ФЗ «О страховых пенсиях» предусмотрены следующие основания досрочного пенсионного обеспечения: достижение возраста 55 и 50 лет (мужчины и женщины), если они проработали соответственно не менее 12 лет и 6 месяцев и 10 лет в плав составе на судах морского, речного флота и флота рыбной промышленности (за исключением портовых судов, постоянно работающих в акватории порт, служебно-вспомогательных и разъездных судов, судов пригородного и внутригородского сообщения) и имеют страховой стаж соответственно не менее 25 и 20 лет.

Третье. Пенсионное обеспечение моряков, плавающих под флагом «удобного государства». Согласно Конвенции Организации Объединённых Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) (Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3-167) В статье 94 установлены обязанности государства флага, согласно которым, каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом. Государство принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна.

Таким образом, на всех членов экипажа действует национальное законодательство в сфере пенсионного обеспечения.

Проведённый нами анализ перечня многосторонних и двусторонних международных договоров Российской Федерации по вопросам оказания правовой помощи по гражданским, семейным, административным и уголовным делам, а также по делам об административных правонарушениях (по состоянию на 30. 06. 2023 года)

(https://www.vsr.f.ru/documents/international_practice/32706/, дата обращения: 21.04.2026) позволяет сделать вывод, что: подобные договоры с государствами «удобного» флага отсутствуют. Это находит свое подтверждение в правоприменительной практике, связанной с пенсионным обеспечением моряков, плавающих на судах с «удобным флагом» (см., например: Удобный флаг выгоден судовладельцу, а не моряку // sur.ru/ru/news/lent/2025-11-11/udobnyj_flag_vygoden_sudovladecku_a_ne_morjaku_24190/). Так, в 2016 году был заключён договор между Российской Федерацией и Государством Израиль о сотрудничестве в области социального обеспечения (Бюллетень международных договоров. Февраль 2018. № 2. С. 33-44). Договор распространяется на отношения, регулируемые законодательством о социальном обеспечении (страховании) Договаривающихся Сторон. (ст. 2). Нормы договора не распространяются на членов экипажа судна. На них распространяется нормы национального законодательства той Договаривающейся Стороны, на территории которой зарегистрирована нанимающая организация.

В следующем договоре, между Российской Федерацией и Венгрией «О социальном обеспечении» от 30.10.2019 г. (Бюллетень международных договоров. 2021. № 2) предусмотрено, что на членов экипажа, осуществляющих международные внутренние водные перевозки пассажиров или грузов на территории обеих Договаривающихся Сторон в интересах своего работодателя, зарегистрированного на территории одной из Договаривающихся Сторон, распространяется законодательство этой Договаривающейся Стороны. На членов экипажа, а также других лиц, принятых на работу на судно, распространяется законодательство Договаривающейся Стороны, под флагом которой плавает данное судно.

В договоре между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой «О сотрудничестве в области пенсионного обеспечения» от 24. 04. 2022 года (не вступил в силу) (https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/60800/) предусмотрено, что его нормы распространяются на отношения, регулируемые законодательством о пенсионном обеспечении обеих Договаривающихся Сторон (ст. 2). Однако установлены исключения для членов экипажа судна, на которых распространяется законодательство той Договаривающейся Стороны, под флагом которой осуществляется плавание (п. 5 ст.8).

Заключение

В результате проведённого исследования норм международных договоров приходим к выводу о том, что моряки-граждане Российской Федерации, плавающие на судах «удобного флага», могут получать пенсии за счёт средств судовладельцев. Реально же право на пенсионное обеспечения названной моряков может быть осуществлено в следующих вариантах:

1) путём добровольного вступления в правоотношения по обязательному социальному пенсионному страхованию (как работающие за пределами территории РФ) в целях уплаты страховых взносов в Фонд социального страхования РФ (п. 1 ст. 29 ФЗ «О страховых пенсиях»);

2) в соответствии с Федеральным законом от 07.05.1998 № 75-ФЗ (ред. от 31.07.2025) "О негосударственных пенсионных фондах" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2025) (СЗ РФ. 1998. № 19. Ст. 2071; 2025. № 31. Ст. 4684) моряки могут заключить договор об обязательном пенсионном страховании - соглашение между фондом и застрахованным лицом в пользу застрахованного лица или его правопреемников, в соответствии с которым фонд обязан при наступлении пенсионных оснований осуществлять назначение и выплату застрахованному лицу

накопительной пенсии и (или) срочной пенсионной выплаты или единовременной выплаты либо осуществлять выплаты правопреемникам застрахованного лица (ст. 3);

3) в случае отсутствия страхового стажа моряку может быть назначена страховая пенсия в соответствии с Федеральным законом от 15.12.2001 № 166-ФЗ (ред. от 31.07.2025) "О государственном пенсионном обеспечении в Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 06.09.2025) (СЗ РФ. 2001. № 51. Ст. 4831; 2025. № 31. Ст. 4684). Право на социальную пенсию в соответствии с данным Федеральным законом имеют постоянно проживающие в Российской Федерации: граждане Российской Федерации, достигшие возраста 70 и 65 лет (соответственно мужчины и женщины), а также иностранные граждане и лица без гражданства, постоянно проживающие на территории Российской Федерации не менее 15 лет и достигшие указанного возраста(пункт 5 ст. 11).

Библиография

1. Бекашев Д.К. Международно-правовое регулирование труда моряков : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2001.
2. Белоусова Д.С. Прокурорский надзор за соблюдением трудовых прав моряков : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2019.
3. Номокоева Е.Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по международному и российскому праву : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Владивосток, 2003.
4. Сапожникова Н.И. Правовое регулирование досрочного пенсионного обеспечения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2005.
5. Шестерякова И.В., Морозов П.Е., Михальская А.О. Инновационные аспекты правового регулирования труда моряков в странах БРИКС : монография / под общ. ред. И.В. Шестеряковой. М. : Проспект, 2026.

Features of Pension Provision for Seafarers

Igor' A. Shesteryakov

PhD in Law, Associate Professor,
Professor of the Department of Civil Law and Procedure,
International Law Institute,
107078, 14/1, Kalanchevskaya str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: igor.shesteryakov@mail.ru

Abstract

The article examines the issues of legal regulation of social security for seafarers. The author notes that the features of the legal regulation of pension provision for seafarers are associated with a terminological problem, i.e., the discrepancy between the terms used in the acts of the International Labour Organization and the national legislation on social security. Based on the analysis of the conventions of the International Labour Organization, Soviet and modern Russian pension legislation, as well as international treaties of the Russian Federation, three features of pension provision for seafarers are identified: early pension provision for seafarers sailing under the flag of the Russian Federation; early pension provision for seafarers navigating the Northern Sea Route; pension provision for seafarers sailing under the flag of a "flag of convenience." It is noted that seafarers who are citizens of the Russian Federation sailing on "flag of convenience" vessels are

deprived of the possibilities of mandatory pension insurance at the expense of shipowners. Therefore, in accordance with the current legislation, seafarers may conclude a mandatory pension insurance contract — an agreement between the fund and the insured person in favor of the insured person or his/her legal successors, according to which the fund is obliged, upon the occurrence of pension grounds, to assign and pay the insured person a funded pension and (or) a fixed-term pension payment or a lump-sum payment, or to make payments to the legal successors of the insured person. In the absence of insurance record, a seafarer may be assigned an insurance pension.

For citation

Shesteryakov I.A. (2026) Osobennosti pensionnogo obespecheniya moryakov [Features of Pension Provision for Seafarers]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 16 (5A), pp. 631-640. DOI: 10.34670/AR.2026.84.67.071

Keywords

Seafarer, labor, pension provision, features, legal regulation.

References

1. Bekyashev, D. K. (2001). *Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie truda moryakov* [International legal regulation of seafarers' labor]. Abstract of the dissertation for the degree of Candidate of Legal Sciences. Moscow.
2. Belousova, D. S. (2019). *Prokurorskiy nadzor za soblyudeniem trudovykh prav moryakov* [Prosecutorial supervision over the observance of seafarers' labor rights]. Abstract of the dissertation for the degree of Candidate of Legal Sciences. Moscow.
3. Nomokoeva, E. N. (2003). *Osobennosti pravovogo regulirovaniya trudovykh otnosheniy moryakov po mezhdunarodnomu i rossiyskomu pravu* [Features of the legal regulation of seafarers' labor relations under international and Russian law]. Abstract of the dissertation for the degree of Candidate of Legal Sciences. Vladivostok.
4. Sapozhnikova, N. I. (2005). *Pravovoe regulirovanie dosrochnogo pensionnogo obespecheniya* [Legal regulation of early pension provision]. Abstract of the dissertation for the degree of Candidate of Legal Sciences. Yekaterinburg.
5. Shesteryakova, I. V., Morozov, P. E., & Mikhalskaya, A. O. (2026) *Innovatsionnye aspekty pravovogo regulirovaniya truda moryakov v stranakh BRIKS* [Innovative aspects of the legal regulation of seafarers' labor in the BRICS countries] (I. V. Shesteryakova, Ed.). Moscow: Prospekt.