

УДК 340.15:347.79

**«ПЛЫТЬ ПО ЗАКОНУ»: ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
СУДОХОДСТВА В ТРАДИЦИОННОМ КИТАЕ
(ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ)**

Панькина Надежда Александровна¹, старший преподаватель
e-mail: Pankina_84@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье на основе историко-правового метода анализируется правовое регулирование безопасности судоходства в традиционном Китае. Рассматривается эволюция нормативных требований — от эмпирических стандартов к законодательным установлениям. Анализируются система источников права («Тан любой шу и», «Шуй бу ши»), механизмы правоприменения и система санкций. Особое внимание уделено технико-правовым нормам, регулировавшим конструкцию судов (водонепроницаемые переборки), правила плавания, борьбу с перегрузом и портовую инфраструктуру. Также разбирается проблема водопользования на Великом канале как пример коллизионного приоритета. Автор приходит к выводу, что институт обеспечения безопасности мореплавания в традиционном Китае представляет собой уникальный образец «технического права», сформировавшегося в недрах административно-правовой системы и сохраняющего своё значение в трансформированном виде до наших дней — от первых указов Цинь о дорожной унификации до современных стандартов классификационных обществ и кодифицированного транспортного права КНР.

Ключевые слова: безопасность мореплавания, теоретико-правовой анализ, история права, судоходство, династия Тан, водонепроницаемые переборки, «Тан любой шу и», технико-правовые нормы, цаюнь, морской Шёлковый путь.

**"SAILING BY THE LAW": LEGAL SUPPORT FOR NAVIGATION SAFETY IN
TRADITIONAL CHINA (THEORETICAL AND LEGAL ANALYSIS)**

Nadezhda A. Pankina¹, Senior Lecturer
e-mail: Pankina_84@mail.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. This article analyzes the legal regulation of navigation safety in traditional China using a historical and legal approach. It examines the evolution of regulatory requirements, from empirical standards to legislative provisions. It examines the system of legal sources (Tang Lui Shu Yi, Shui Bu Shi), enforcement mechanisms, and the system of sanctions. Particular attention is paid to technical and legal norms governing ship design (watertight bulkheads), navigation rules, overload control, and port infrastructure. The issue of water use on the Grand Canal is also examined as an example of conflict of laws priority. The author concludes that the institution of ensuring navigation safety in traditional China represents a unique example of "technical law," formed within the

administrative and legal system and retaining its significance in a transformed form to this day—from the first Qin decrees on road unification to the modern standards of classification societies and the codified transport law of the PRC.

Keywords: navigation safety, theoretical and legal analysis, history of law, shipping, Tang Dynasty, watertight bulkheads, “Tang any shu yi”, technical and legal norms, cayun, maritime Silk Road.

Водная стихия не прощает ошибок — это знали и древние мореходы, и современные капитаны. Но мало построить надёжный корабль: нужны ещё и правила, которые заставят всех этих капитанов идти не на таран, а в кильватер. Китай в этом смысле — особый случай. Там не просто строили джонки с водонепроницаемыми переборками на тысячу лет раньше европейцев. Там ещё и записали в закон то, что на Западе додумались оформить только в XIX–XX веках. Нас же, как юристов, занимает не столько технология, сколько её правовая оправа. Как эмпирический опыт корабелов превращался в императорский указ? Кто следил, чтобы судовладельцы не перегружали трюмы? И почему нынешние правила расхождения судов (МППСС-72) дословно воспроизводят норму из «Тан любой шу и», написанного в 653 году? В нашей отечественной историко-правовой науке этот сюжет почти не тронут. Пишут либо об экономике Великого шёлкового пути, либо о джонках Чжэн Хэ, а вот как именно государство заставляло купцов соблюдать технику безопасности — выпадает из поля зрения. Постараемся восполнить этот пробел. Заодно посмотрим, что из танского опыта дожило до наших дней — причём не только в Китае, но и в российском Кодексе торгового мореплавания.

Основы унификации транспортной системы были заложены ещё при династии Цинь (221–207 гг. до н.э.). После объединения Китая первый император Цинь Шихуанди провёл радикальные реформы. В рамках создания единого административного пространства сформировали общемперскую дорожную сеть, соединившую провинции со столицей. Это был не просто комплекс инженерных сооружений — дороги служили материальной основой для распространения императорских указов, перемещения войск и организации государственных перевозок. При Цинь унифицировали колею для повозок, что обеспечивало беспрепятственное движение по всей стране. Ввели ограничения на свободу торговли, привели в действие единую систему обороны страны и централизованное командование армией [10]. В области государственного управления сложилась централизованная бюрократическая система, просуществовавшая в своих основных чертах до начала XX века. Судебные функции, хотя и не были полностью отделены от административных, уже выделялись в особое ведомство во главе с тинвэем, через которое проходили все дела о тяжких преступлениях, включая превышение власти чиновниками [11]. Конечно, транспортное право той эпохи ещё не выделилось в самостоятельный институт. Регулятивные нормы вплетались в административные и уголовные установления. Но сам принцип создания стандартизированной, централизованно управляемой инфраструктуры и распространения на неё государственного контроля стал важнейшим наследием для последующих династий. Уже в эпоху Хань на этой основе возникли специализированные органы управления водными путями, а при Тан сформировалось зрелое технико-правовое регулирование судоходства — именно оно и будет в центре нашего внимания.

А что, собственно, регулировали эти законы? Без хороших судов любые правила бесполезны. Китайцы тут преуспели. Взять хотя бы водонепроницаемые переборки — археологи нашли суда эпохи Сун (X–XIII века) в провинции Фуцзянь, у которых трюм поделён на герметичные отсеки [1]. Это не только спасало от пробойны, но и позволяло строить очень крупные корабли. Технология, известная как ключевая особенность судов



типа «Фу», выполняла две важнейшие функции: конструктивную прочность (переборки служили рёбрами жёсткости) и непотопляемость (вода затапливала лишь один отсек) [5, с. 396; 8, р. 420]. Как отмечает британский историк науки Джозеф Нидэм (его фундаментальный труд до сих пор никто не превзошёл), китайское средневековое судостроение стояло на уровне, до которого Европа дотянулась лишь в эпоху Возрождения [8, р. 391]. В эпоху Тан (618–907) изобрели руль, крепящийся к корме. Он пришёл на смену примитивным маневровым вёслам и значительно улучшил управляемость крупных судов [7]. Китайский кормовой руль, поднимаемый и опускаемый в зависимости от глубины, опередил европейскую практику примерно на четыре века [8, р. 422]. А к эпохе Сун (960–1279) китайские мореходы уже активно использовали компас — не примитивную магнитную иглу, а сложные навигационные приборы с 24 или даже 48 делениями [5, с. 396]. Но вот что любопытно: сами по себе переборки и компас не создают правовых норм. Они лишь создают возможность безопасного плавания. А чтобы эта возможность стала обязанностью для каждого капитана, нужен государственный приказ с угрозой наказания. В Китае этот переход происходил через механизм госзаказа: сначала новую технологию ставили на казённые суда, перевозившие податное зерно (цаюнь). Убеждались, что работает, — и включали в уголовный кодекс как обязательную для всех частных владельцев.

Система источников права в традиционном Китае была иерархичной и многообразной. Основными источниками, регулировавшими судоходство, являлись императорские указы (чжао) — высшая юридическая сила; кодифицированные законы (люй) в составе уголовных кодексов; административные распоряжения (лин), детализировавшие применение законов; ведомственные инструкции (ши) — технические нормативы от специализированных органов; и судебные прецеденты (ли), которые использовали при разрешении споров [9]. Важнейший памятник — кодекс «Тан люй шу и» (唐律疏议), составленный в 653 году. Он стал основой для всего последующего законодательства Китая, Кореи, Японии и Вьетнама [9]. Для управления водным транспортом создали разветвлённую административную структуру: «Водный департамент» (Шуй бу, 水部) отвечал за разработку законодательства и нормативное регулирование; «Водный надзор» (Ду шуй цзянь, 都水監) следил за исполнением правил на местах, проводил инспекции судов и водных путей; региональные управления водного транспорта (чжуаньонь сы, 转运司) контролировали местное судоходство [9]. Это разделение законодательных, исполнительных и надзорных функций поразительно напоминает структуру современных органов регулирования. Оно свидетельствует о высоком уровне развития административно-правовой мысли в танском Китае.

Основной корпус правил безопасности судоходства был зафиксирован в кодексе «Тан люй шу и» в разделе «Разные законы» (杂律). Закон предписывал судовладельцам перед выходом в плавание и в ходе рейса проверять корпус на герметичность («конопачение» — заделка щелей). За нарушение этих правил и непринятие мер при обнаружении течи полагалось наказание в виде 50 ударов палками [9]. Комментарии к кодексу уточняли, что ответственность наступает независимо от того, произошла ли авария: сам факт пренебрежения техническим состоянием судна уже являлся правонарушением. В кодексе содержались чёткие предписания о расхождении судов. В узкостях и на стремнинах уступать дорогу должно судно, идущее вверх по течению, тому, кто идёт вниз. Это правило, зафиксированное в статье о том, что «суда при встрече обязаны уступать друг другу», является древнейшим письменным аналогом современных Международных правил предупреждения столкновений судов (МППСС-72), принятых только в 1972 году [9]. Почему так? Теоретическое обоснование основано на гидродинамике: судно, идущее вниз, обладает большей инерцией и хуже управляется. Поэтому уступать должно то, которое идёт



против течения и имеет лучшую маневренность. Танское право устанавливало и строгие лимиты загрузки. Для пассажиров официальных судов разрешалось брать с собой не более 200 цзиней (ок. 120 кг) багажа. За перегруз в 50 цзиней следовало наказание палками, а систематическое нарушение могло караться двумя годами каторги. Закон требовал, чтобы на каждом казённом судне была указана максимальная допустимая нагрузка, и превышение этого лимита рассматривалось как тяжкое преступление [9]. Наконец, закон обязывал местные власти содержать в порядке паромные переправы, мосты и береговые знаки. За их отсутствие или ненадлежащее состояние предусматривалось наказание для ответственных чиновников [9]. В российском законодательстве аналоги этих норм разбросаны по разным актам. Статья 129 КТМ РФ «Фрахт» устанавливает принципы тарифообразования. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» (ТР ТС 026/2012) содержит обязательные требования к конструкции и эксплуатации судов [12; 24]. А в международном праве аналогом правил расхождения выступают МППСС-72, а аналогом требований к непотопляемости — Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) 1974 года [30].

За дракой на берегу в танском Китае били палками. За потопленное судно с зерном — могли сослать на каторгу. Система санкций носила дифференцированный характер и зависела от тяжести нарушения, наступивших последствий, субъективной стороны и статуса нарушителя. За незначительные нарушения — телесные наказания (удары палками). За систематические или тяжкие — каторжные работы. Имущественная ответственность (штрафы) применялась реже, что отражало общую карательную направленность традиционного китайского права. И здесь прослеживается жёсткая логика: отвечаешь не только за сам проступок, но и за то, к чему он привёл. Если капитан прозевал течь, но до аварии не дошло — 50 ударов. А если судно затонуло и люди погибли? Наказание резко усиливалось. Закон возлагал ответственность прежде всего на капитана судна. Именно он обязан был лично проверять состояние судна перед выходом в рейс, следить за соблюдением норм загрузки, обеспечивать правильное расхождение. Однако если судно принадлежало государству или использовалось для казённых перевозок (податного зерна), ответственность могли нести и вышестоящие чиновники [9]. Это отражает характерный для китайской правовой традиции принцип административной ответственности должностных лиц и вертикального контроля. Китайский закон исходил из презумпции виновности капитана: это он должен доказать, что шторм был небывалым или скала внезапной, а не он сам нарушил правила. Если он не мог доказать, что авария произошла вследствие непреодолимой силы (стихийного бедствия, внезапного шквала и т.п.), он подлежал наказанию [9]. У нас, кстати, похожий механизм. В КоАП РФ есть статья 2.6.1 — про презумпцию виновности водителя за нарушение ПДД. А в уголовном кодексе статьи 263–271 (транспортные преступления) тоже связывают тяжесть наказания с последствиями: лёгкий вред — штраф, гибель людей — реальный срок. Так что танский принцип «объективного вменения», как его называют теоретики права, вовсе не устарел. Просто мы его переписали на современный процессуальный язык.

Вопросы безопасности судоходства включали не только технические аспекты, но и сложные социально-экономические конфликты. Наиболее ярко это проявилось в проблеме водопользования на Великом канале и других стратегических водных артериях. Главной транспортной артерией страны была система рек и каналов, по которым осуществлялась доставка податного зерна (цаюнь). Эта система, сформировавшаяся ещё в эпоху Суй и достигшая расцвета при Тан и Сун, обеспечивала снабжение столицы и армии продовольствием из богатых южных провинций [3]. В засушливые периоды остро обострялся конфликт между двумя видами водопользования: крестьяне открывали шлюзы для орошения полей, что приводило к обмелению фарватера и остановке судоходства.



Возникала классическая коллизия интересов: интересы сельскохозяйственного производства (сохранение урожая), интересы транспортной логистики (доставка зерна в столицу) и интересы государственной казны (налоги с крестьян и сохранность податного зерна). Анализ источников показывает: китайское законодательство последовательно закрепляло приоритет судоходства над ирригацией в периоды навигации. Свод правил «Шуй бу ши» («Водный кодекс») предписывал в первую очередь обеспечивать нужды транспорта [9]. В периоды активной навигации шлюзы должны были оставаться закрытыми для поддержания судоходного уровня воды. Крестьяне могли использовать воду для орошения только в строго определённые периоды и с разрешения властей. Самовольное открытие шлюзов каралось суровыми наказаниями, вплоть до каторжных работ. Теоретическое обоснование? Доставка податного зерна в столицу рассматривалась как дело общегосударственного значения, тогда как орошение полей — как дело местное [3]. Однако эффективность правовых норм напрямую зависела от силы центральной власти. В эпоху расцвета Тан, когда империя была сильна, закон соблюдался неукоснительно. В периоды слабости центральной власти закон уступал место административному произволу [3]. Это демонстрирует фундаментальную закономерность (и для теории права она очень важна): эффективность правового регулирования зависит не только от качества законов, но и от силы государства, обеспечивающего их исполнение. В современном российском праве аналогичная коллизия интересов решается через иерархию нормативных актов. Федеральный закон «О безопасности гидротехнических сооружений» определяет приоритет обеспечения безопасности в условиях чрезвычайных ситуаций, а Водный кодекс РФ устанавливает порядок приоритетного водопользования для питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения.

Анализ источников позволил реконструировать механизм превращения технического знания в правовую норму, действовавший в традиционном Китае. В нём можно выделить пять последовательных стадий. Первая стадия — техническое открытие. Судостроители эмпирически обнаруживают, что разделение трюма на отсеки повышает живучесть судна. Знание существует в форме личного опыта мастеров, правовая форма отсутствует. Вторая стадия — эмпирическая стандартизация. Успешный опыт распространяется среди мастеров определённого региона, формируется неформальный стандарт. Знание существует в форме обычая, но ещё не обеспечено принуждением. Третья стадия — государственный заказ. Государство, заинтересованное в безопасности казённых перевозок (прежде всего податного зерна), начинает строить суда по новой технологии. Технология получает административное одобрение, но ещё не обязательна для частных судовладельцев. Четвёртая стадия — законодательное закрепление. Убедившись в эффективности на казённых судах, государство распространяет требование на всех судовладельцев. Нормы о безопасности плавания вносятся в уголовный кодекс и становятся общеобязательными, обеспеченными санкциями государственного принуждения [9]. Пятая стадия — международная рецепция. Описания китайских судов с водонепроницаемыми переборками попадают в сочинения путешественников (Марко Поло в XIII веке, Никколо да Конти в XV веке [8, р. 462]). Бенджамин Франклин в письме 1787 года рекомендует строить суда «по китайскому обычаю, разделяя трюмы на отдельные помещения» [8, р. 463]. В XIX веке технология становится мировым стандартом, закреплённым в международных конвенциях и национальных законодательствах. На эффективность этого процесса влияли несколько факторов: наличие государственного интереса (технологии, не связанные с казёнными нуждами, могли никогда не стать предметом правового регулирования), возможность контроля (легко проверяемые параметры становились объектом законодательных требований чаще, чем трудно проверяемые), степень стандартизации (чем более унифицированным было судостроение, тем легче вводить единые требования), сила



государства (даже самые совершенные законы оставались неэффективными в периоды ослабления центральной власти).

Если попробовать разложить танское судоходное право по полочкам, получится примерно такая картина. Техничко-конструктивные нормы — что можно сломать, а что нельзя. Переборки ставь, щели конопати, гнилое дерево не используй. Похоже на сегодняшний ТР ТС 026/2012 «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта». Эксплуатационные нормы — как расходиться на стремнине, сколько груза класть, когда зажигать навигационные огни. Прямой аналог — МППСС-72, те же самые правила, только на тысячу лет моложе. Инфраструктурные нормы — чини шлюзы, ставь бакены на переправах, не давай мостам развалиться. У нас это сегодня в Водном кодексе и градостроительных нормах. Квалификационные нормы — кто имеет право вести судно на сложном участке. Лоцманов в Китае ценили и штрафовали нещадно, если тот вёл не туда. Нормы ответственности — кому и сколько платить за утонувший груз, погибших людей и поломанный корабль. Смесь уголовного и гражданского права, как и сейчас [9]. Что тут показательно: комплексная система сложилась уже в VII веке. Европа подошла к такому же уровню только в Новое время, когда появились первые классификационные общества (Lloyd's Register, Российский морской регистр). В современном российском праве аналогами этих типов норм выступают: технические регламенты и стандарты (ТР ТС 026/2012, ГОСТы), правила плавания (МППСС-72, КТМ РФ), градостроительные нормы, квалификационные требования к плавсоставу (Международная конвенция ПДНВ 1978 года), гражданско-правовая и уголовная ответственность (статьи 263–271 УК РФ, статья 15 ГК РФ).

Влияние древних китайских традиций обеспечения безопасности судоходства на современность прослеживается по трём направлениям. Технологическое наследие: технология водонепроницаемых отсеков применяется в современных кораблях Китая, включая подводные лодки и авианосцы [4]. Принцип, впервые реализованный тысячу лет назад на деревянных джонках, сегодня закреплён в международных конвенциях (SOLAS) и национальных стандартах как обязательное требование к конструкции судов. Нормативное наследие: обязанность капитана поддерживать судно в мореходном состоянии (статья 55 КТМ РФ) берёт начало в танском требовании проверять герметичность корпуса [9]. Правила предупреждения столкновений, детально прописанные в МППСС-72, имеют своим отдалённым прообразом правило уступать дорогу на стремнине [9]. Требование к осадке судна (грузовая марка) — прямое продолжение танских ограничений на вес груза. Институциональное наследие: функции современных классификационных обществ (Российский морской регистр судоходства, Корейский регистр, Lloyd's Register) — проверка корпусов, механизмов, выдача сертификатов — являются прямым продолжением работы танского «Водного надзора» (Ду шуй цзянь), который 1300 лет назад выполнял схожие функции [9]. Преемственность правовых институтов в самом Китае прослеживается не только на уровне технологических стандартов, но и на уровне кодифицированного права. Современное Морское право Китая (Maritime Law of China, 1992 г.) закрепляет нормы о коносаменте, фрахте и ответственности перевозчика, функционально воспроизводя конструкции, заложенные в танском «Водном надзоре» [9]. Закон о безопасности морского движения (Maritime Traffic Safety Law, 2016 г.) содержит правила расхождения судов — прямое продолжение танской нормы о том, что «суда при встрече обязаны уступать друг другу» [9]. Портовый закон Китая (Port Law, 2018 г.) регулирует правовой статус портов и портовый контроль — функции, которые в танском Китае выполнял «Водный департамент» (Шуй бу) [9]. Таким образом, китайское транспортное право демонстрирует уникальную для мировой правовой традиции преемственность: технико-правовые нормы, впервые



кодифицированные в VII веке, продолжают действовать в трансформированном виде в XXI веке.

Попробуем теперь собрать воедино то, о чём говорили выше. Первое. Китай не просто изобрёл водонепроницаемые переборки, руль и компас. Он научился превращать инженерные находки в общеобязательные правила. Технология, работавшая на казённых судах, через сто лет становилась статьёй уголовного кодекса для всех. В Европе этот цикл «от мастерской до закона» растягивался на столетия. Второе. Империя Тан создала то, что мы сегодня назвали бы техническим регулированием — систему, где надзор (Ду шуй цзянь), нормотворчество (Шуй бу) и санкции работают в связке. И это задолго до индустриальной революции. Третье. Сравнение с современностью показывает не разрыв, а преемственность. Правило «судно вверх по течению уступает судну вниз» из «Тан любой шу и» — это прямой предок МППСС-72. Обязанность капитана проверить герметичность корпуса — сегодня статья 55 КТМ РФ. Требование не перегружать судно — технический регламент ТР ТС 026/2012 и правила о грузовой марке (Конвенция 1966 года). Четвёртое. Конечно, были и особенности, которые нас удивляют. Презумпция виновности капитана, объективное вменение последствий без вины в современном понимании, приоритет уголовного наказания перед имущественным — это черты именно традиционного китайского права, где административный и уголовный механизмы почти не разделялись. Но главный урок, на мой взгляд, такой: правовое обеспечение безопасности судоходства всегда идёт вслед за технологией, но с задержкой. Сначала — опыт, потом — обычай, потом — государственный заказ, наконец — закон, подкреплённый угрозой наказания. Сегодня мы видим тот же процесс с автономными судами и навигационным ИИ. И поэтому древний китайский опыт — не музейный экспонат, а рабочая модель, как должна развиваться технико-правовая норма. Понимание роли государственного интереса позволяет прогнозировать, какие аспекты новых технологий будут урегулированы в первую очередь — те, где государство имеет прямой фискальный или административный интерес (безопасность, налогообложение, контроль). Анализ факторов эффективности правового регулирования (возможность контроля, степень стандартизации, сила государства) помогает разрабатывать более реалистичные и выполнимые правовые нормы. Так что фраза «Плыть по закону» для традиционного Китая — не образная метафора. Это буквальное описание того, как работало право: без него даже самые лучшие корабли не доплыли бы до цели. Институт обеспечения безопасности мореплавания сформировался в традиционном Китае как комплексная система, включавшая технические требования, правила эксплуатации, надзорные органы и санкции. Уже к VII веку эта система достигла уровня, сопоставимого с европейским законодательством XIV–XV веков, а по некоторым параметрам (системность, кодифицированность) даже превосходила его. Правогенез в сфере технического регулирования подчинялся общей закономерности: от эмпирического опыта — к неформальному стандарту, затем — к административному распоряжению для казённых нужд и, наконец, к законодательному закреплению с уголовными санкциями. Китайская модель технического регулирования обладала специфическими чертами — ранней кодификацией, связью с уголовным правом, ведущей ролью государства, презумпцией виновности, объективным вменением последствий, — отличавшими её от европейской модели, основанной на саморегулировании купеческих гильдий и морских обычаях. Синтез технологического новаторства и правового регулирования позволил Китаю стать великой морской державой в эпоху средневековья и заложить фундамент, на котором базируется современное судоходство. Принципы непотопляемости, остойчивости, предупреждения столкновений и ограничения перегруза, впервые сформулированные в китайских законах столетия назад, сегодня признаны во всём мире. Изучая прошлое, мы



лучше понимаем логику и структуру современного морского права, доказавшего свою эффективность в деле защиты человеческой жизни на воде.

Список литературы:

1. Euronews. Они открывали мир: истории судна Фу и легендарной Nao Victoria. 2023. — URL: <https://ru.euronews.com/culture/2023/10/22/oz-02-crossing-cultures-ep02> (дата обращения: 02.02.2026)
2. Вельгус В.А. Китайское мореходство X-XV вв. // StudFile. — URL: <https://studfile.net/preview/16571235/page:2/> (дата обращения: 02.02.2026)
3. 吴琦 (У Ци). 清代漕运行程中重大问题: 漕限、江程、土宜 // 华中师范大学学报(人文社会科学版). — 2013. — No 5. — С. 117-124. — URL: <https://www.cnki.com.cn/Article/CJFDOTOTAL-HZSD201305015.htm> (дата обращения: 02.02.2026)
4. Из Цюаньчжоу провинции Фуцзянь в мир // Жэньминь жибао онлайн. 23.01.2024. — URL: <http://russian.peopledaily.com.cn/n3/2024/0123/c95197-20125669.html> (дата обращения: 02.02.2026)
5. Еремеев В.Е. Наука и техника Китая в древности и средневековье. — М.: Наука, 2014. — 396 с. — ISBN 978-5-02-037988-2.
6. Китайские корабли. Часть I. Джонки Чжэн Хэ // Форум «Мир кораблей». — URL: <https://forum.korabli.su/topic/318-китайские-корабли-часть-i-джонки-чжэн-хэ/> (дата обращения: 02.02.2026)
7. 5 фактов о джонке — китайском паруснике, который поражает даже современных кораблестроителей // Teletype. 22.09.2024. — URL: https://teletype.in/@popmeh/sYLC2_2hyvW (дата обращения: 02.02.2026)
8. Needham J. Science and Civilisation in China: Volume 4, Physics and Physical Technology, Part 3, Civil Engineering and Nautics // J. Needham, with the collaboration of Wang Ling and Lu Gwei-Djen. — Cambridge: Cambridge University Press, 1971. — lvii, 931 p. — ISBN 978-0-521-07060-7.
9. 唐律疏议 (Тан люй шу и) / [唐] 长孙无忌 и др.; 刘俊文 (Лю Цзюньвэнь) под ред. — Пекин: Чжунхуа шуцзюй, 1983. — 350 с. — ISBN 978-7-101-01107-6.
10. Тема 3. Китай в правление династии Цинь. Организация власти и управления // StudFiles. — URL: <https://studfile.net/preview/13593344/page:31/> (дата обращения: 02.02.2026)
11. Князева С.А. История государства и права зарубежных стран. Шпаргалки. — М.: АСТ, 2009. — С. 45–48.
12. Maritime Law of the People's Republic of China (adopted November 7, 1992, effective July 1, 1993). — URL: <https://ru.chinajusticeobserver.com/law/x/maritime-law-of-china-19921107/enchn> (дата обращения: 02.02.2026)
13. Maritime Traffic Safety Law of the People's Republic of China (adopted November 7, 2016, effective July 1, 2017). — URL: <https://ru.chinajusticeobserver.com/law/x/maritime-traffic-safety-law-20161107> (дата обращения: 02.02.2026)
14. Port Law of the People's Republic of China (revised December 29, 2018). — URL: <https://ru.chinajusticeobserver.com/law/x/port-law-20181229> (дата обращения: 02.02.2026)

