

УДК 340.05(519)

**ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОРСКИХ ПУТЕЙ В ЭПОХУ КОРЕ (918–1392):
ИСТОРИКО-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 морских перевозок в корейском государстве Корё (918–1392). Рассматривается политика «Хэгым» (морской запрет), её влияние на развитие торгового мореплавания и трансформация в период монгольского протектората. Особое внимание уделяется правовому статусу портовой системы «60 портов», налоговой транспортной системе «чжун» как основе государственной логистики, а также правовым аспектам кораблестроения и стандартизации. В сравнительной перспективе анализируются отличия корейской модели правового регулирования от китайской и японской. Делается вывод о том, что правовое обеспечение морских путей в Корё представляло собой гибкую систему, сочетавшую запретительные и разрешительные механизмы, что позволяло государству извлекать выгоду из морской торговли при сохранении контроля над нею.

Ключевые слова: Корё, морское право, Хэгым, транспортная система, история государства и права, порт Йесон, налоговые перевозки, кораблестроение, чжун, вако.

**LEGAL SUPPORT FOR SEA ROUTES IN THE KORE ERA (918–1392): A
HISTORICAL 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 uses a historical and legal approach to analyze the legal regulation of maritime transport in the Korean state of Koryo (918–1392). It examines the Haegueum (maritime interdict) policy, its impact on the development of merchant shipping, and its transformation during the Mongol protectorate. Particular attention is paid to the legal status of the "60 ports" port system, the "zhong" tax transport system as the basis of state logistics, and the legal aspects of shipbuilding and standardization. A comparative perspective is provided on the differences between the Korean model of legal regulation and those of China and Japan. It is concluded that the legal framework for maritime routes in Koryo was a flexible system combining prohibitive and permissive mechanisms, allowing the state to profit from maritime trade while maintaining control over it.

Keywords: Goryeo, maritime law, Haegueum, transportation system, history of state and law, Yesong port, tax transportation, shipbuilding, zhong, wako.

В российской историко-правовой науке тема правового регулирования транспорта в средневековой Восточной Азии почти не разработана. Исследователи пишут либо о технологиях кораблестроения, либо об экономике и торговле. Нормативная база морских перевозок — законы, указы, подзаконные акты — остаётся за скобками. Как отмечает А.А. Семененко, при изучении древнего и средневекового транспорта исследователи часто сосредоточены на технологиях, а не на правовых нормах [1]. А ведь именно законы определяли маршруты, объёмы вывоза и ввоза, всю транспортную логику государства. Мы попробовали восполнить этот пробел на примере государства Корё (918–1392). Специалисты называют этот период временем расцвета корейского мореплавания. Мы выделили несколько этапов: ранний Корё (X–XI вв.), войны с киданями и чжурчжэнями (XI–XII вв.), монгольский протекторат (XIII–XIV вв.) и финал (XIV в.). Главный вопрос: как запретительная «Хэгым» уживалась с оживлённой морской торговлей? И как право становилось инструментом контроля, а не глухой стеной? Заодно мы проследили, как институты Корё повлияли на позднейшее законодательство Кореи (Чосон и современная Республика Корея) [25–28], на российское транспортное право [12–24] и на международные конвенции [29–33].

Главная правовая идея — «Хэгым» (морской запрет). В Китае это означало полное закрытие моря для частной торговли. В Корё всё пошло иначе. Нормативной основой «Хэгым» служили королевские указы (ванджо), которые детально прописывали режим прибрежного плавания. В Корё сложилось чёткое правовое разграничение: «внутреннее море» (кынхэ) — прибрежная зона с полным государственным контролем, и «внешнее море» (вонхэ), выход в которое без специального разрешения (хыпхэджан) карался вплоть до смертной казни по указу короля Сонджона (981–997). Парадокс: формальные запреты были суровы, но на деле их постоянно нарушали. При короле Сонджоне действовал закон, запрещающий частным судам ходить в Китай и в воды киданей. Однако археология и хроники говорят об обратном — морская торговля процветала [1]. Ключевую роль сыграл порт Йесон (на месте современного Кэсона). Его правовой статус был закреплён отдельным королевским указом как «открытый порт» (кэханг) — образец контролируемой торговой зоны. Иностранцы заходили сюда легально: досмотр, пошлины, правила. За пределами порта любая частная торговля с иностранцами была под запретом. «Хэгым» в Корё преследовала не только политику, но и фиск: через малое число портов государству удобнее собирать пошлины — механизм, который сегодня закреплён в Федеральном законе от 31 декабря 2014 г. № 519-ФЗ «О свободном порте Владивосток» [13] (статья 2 определяет правовой режим свободного порта как контролируемой зоны с особым таможенным регулированием) и в Постановлении Правительства РФ от 4 июня 2015 г. № 555 [17].

Другой ключевой институт — система «60 портов» (юксипхо-дже), введённая в 992 году, на одиннадцатом году правления Сонджона. Нормативной основой стал королевский указ, которым утверждался перечень портов и тарифы на доставку грузов в столицу (сугён-га). Хан Джон Хун убедительно показал: это не просто список портов, а целостный правовой механизм [2; 3]. Государство установило тарифы по десятибалльной шкале — в зависимости от удалённости порта и сложности навигации. Что это давало? Впервые в Корею появилось централизованное регулирование расходов на водный транспорт. Установили административный надзор за портами. Определили правовой статус портовых пунктов по всей стране. Корейская энциклопедия культуры EncyKorea уточняет: система «60 портов» ориентировалась не на зернохранилища (чочхан), а на сами порты как центры налоговых перевозок [4]. При короле Хёнджоне (1009–1031) эта система трансформировалась в «12 зернохранилищ» (сибичочхан-дже) — эта реформа закреплена в своде законов «Корёса» (раздел о налогах и транспорте) [5]. В современной России принцип дифференцированного тарифообразования закреплён в статье 129 Кодекса торгового



мореплавания РФ «Фрахт» [12], а также в Постановлении ФСТ России от 20 мая 2008 г. № 37-т/2 [19], которым утверждена методика расчёта тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом с применением повышающих коэффициентов в зависимости от удалённости порта и навигационных сложностей.

Потом пришли монголы. Период протектората (вторая половина XIII – XIV в.) всё изменил. Завоевание (1231–1259) и вассалитет от империи Юань привели к фактической отмене «Хэгым» в отношениях между Корё и монголами. Как отмечает Ли Ги Бэк (Ki-baik Lee), монгольская администрация была заинтересована в бесперебойных транспортных коммуникациях — так было проще перебрасывать войска, продовольствие и собирать дань [6]. Для плавания хватило бы простого пропуска — своеобразного «открытого разрешения» (кайбан). Корейские купцы получили свободу передвижения по Шаньдунскому полуострову и в устье Янцзы. Особо популярен был маршрут Йесон — китайские провинции Цзянсу и Чжэцзян. Морские границы стали «прозрачными», формальные барьеры исчезли. Но регулирование не пропало — оно видоизменилось. Вместо запретов появились учёт и квоты — по сути, прообраз современного квотирования внешнеторговых операций. Статус Корё превратился в часть монгольской имперской системы. Корейские купцы получили доступ к портам от полуострова до Персидского залива. Аналогичный механизм регистрационного и квотного контроля сегодня закреплён в Постановлении Правительства РФ от 21 мая 2022 г. № 931 [18] и в Приказе Минтранса РФ от 14 марта 2023 г. № 92 [21].

Отдельно стоит сказать о налоговой системе «чжун». Это государственные перевозки. В литературе их обычно обходят стороной, предпочитая внешнюю торговлю. А зря. В Корё существовала централизованная система сбора зерна и его доставки в столицу Кэсон. Нормативной базой служили положения свода «Корёса» (раздел о налогах, чебук), а также подзаконные акты — «Правила перевозки налогового зерна» (чоунджол). Корейская энциклопедия культуры EncyKorea определяет «чжун» как транспортировку зерна-налога в центральные амбары по водным путям [4]. В Корё действовало 13 таких зернохранилищ-чочхан. Корабли ходили строго по утверждённым маршрутам, перевозили казённые грузы. Оригинальные правовые акты утрачены, но кое-что сохранилось в хронике «Корёса» [5]. Уникальный материал дают подводные археологи. Мун Гён Хо изучил корабль № 1, затонувший у острова Мадо около 1208 года. Он показал: налоговые суда Корё имели стандартную конструкцию. Это значит, существовали государственные нормативы на кораблестроение — по сути, технические регламенты [7]. По данным Корейского национального института морского культурного наследия [8], судно имело параметры: сохранившаяся длина — 10,8 м, ширина — 3,7 м, расчётная длина — 16,5 м, ширина — 6,5 м. Плоское дно, клинкерная обшивка с фальцем — всё это позволяло перевозить до 1000 мешков зерна. Похоже, такие характеристики закреплялись в правовых актах как обязательные. В современной России стандартизация судостроения реализована через Технический регламент Таможенного союза «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» (ТР ТС 026/2012) [24], статью 35 КТМ РФ (требования к морским судам) [12], Правила классификации и постройки морских судов Российского морского регистра судоходства (утв. Приказом Росморречфлота от 12 мая 2020 г. № 45) [22] и Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [15] (в части лицензирования проектирования и строительства судов).

Ещё интереснее деревянные бирки-моккан. Их находят на затонувших кораблях. На бирках — отправитель, получатель, тип и количество зерна, дата, сопутствующие товары. Ким Ги Соп установил: на бирках с Мадо 1 и 2 есть не только названия сёл (современные Наджу, Йонам, Чанхын в провинции Чолладо), но и имена конкретных чиновников, включая военачальника Ким Сунёна. Это позволило точно датировать крушение — 1207–



1208 годами [9; 10]. Юридически такие бирки — прообраз транспортной накладной. Документ, подтверждающий приём груза и определяющий права и обязанности сторон. Исследование Ким Ги Сопы также раскрывает разницу между государственным налогом (куксе) и частным (сасе) [9]. Гострунспорт перевозил и то и другое — отсюда централизованный характер. Ещё автор разбирает категорию «безранговых наделов» (муроккымджон-джа) — людей, получавших землю без жалования. Их, видимо, привлекали к организации перевозок и уплате налогов. В российском праве аналогом бирок-моккан выступают коносамент (статья 142 КТМ РФ: «Коносамент — товарораспорядительный документ, удостоверяющий право его держателя на распоряжение указанным в нём грузом») [12] и транспортная накладная (Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта», статья 2) [14], а также Приказ Минтранса РФ от 10 ноября 2021 г. № 391, устанавливающий требования к реквизитам перевозочных документов [20].

Технологическое развитие кораблестроения тоже имело правовое измерение. Государство не могло стоять в стороне. В конце XIII века, судя по косвенным данным, законодательно закрепили новые стандарты — возможно, отдельным указом о военном кораблестроении (кунсонджол). Археология фиксирует изменения. Ранние суда (например, с острова Сбидонгпхадю) имели изогнутый продольный брус, соединявший днище и борта. Поздние корабли (включая Мадо 1) уже используют железные гвозди и более сложные шпангоуты. Суда стали обтекаемее и быстрее. Причины — не только прогресс, но и внешняя угроза: японские пираты вако, активизировавшиеся в XIV веке. Скорее всего, государство стимулировало инновации через право: требования к конструкции, стандарты оснащения, нормы на размеры и материалы. Косвенное подтверждение — находка «Пэнлайского корабля Корё» в Китае. Судно построено по смешанным технологиям. Это доказывает: у Корё были океанские суда и, возможно, правовые нормы для их постройки. В современном международном праве аналогичные требования содержатся в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS, 1974 г.) [30], в Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL 73/78) [31] и в Конвенции о грузовой марке 1966 года [32].

Как соотносится порядок Корё с соседями? В Китае «Хэгым» была жёстче. При Мин (1368–1644) императоры раз за разом полностью запрещали частную морскую торговлю указами, аналогичными по духу русскому «Соборному уложению» 1649 года. Китай уходил в изоляцию. Корё, поменьше и победнее, такой роскоши позволить не мог. Япония периода Камакура (1185–1333) — совсем другое: власть у самураев и местных кланов, у каждого своих правил. Правовая картина пёстрая. Зато пиратство (вако) процветало и доставляло массу проблем и Корё, и китайцам. Ким Сан Хён пишет, что корейская модель — ровно посередине: китайская централизация плюс японская гибкость. Исследователь Ким Сан Хён в своём сравнительном анализе трёх стран показывает, что корейская модель занимала промежуточное положение, сочетая элементы китайской централизации и запретительности с японской гибкостью и открытостью [11]. Эта «срединная» позиция позволяла Корё извлекать выгоду из морской торговли, сохраняя при этом контроль над ней.

Итог такой. Закон в Корё — не тупой запрет. Государство специально оставляло щели, легальные коридоры. Торговать можно, но под колпаком. Все разговоры про глухую стену «Хэгым» — чушь. На деле закон работал хитро: с одной стороны дубинка, с другой — пряник. И баланс кормил казну, и судоходство росло. Система «60 портов» с её десятибалльной шкалой — первая в истории Кореи законодательная транспортная модель [2; 3]. Учили и расстояние, и сложность пути. Государство не просто собирало налоги, но и деньгами направляло купцов на нужные маршруты. Сегодня это называют тарифным



стимулированием (статья 129 КТМ РФ, Постановление ФСТ № 37-т/2) [12; 19]. Возьмём бирки-моккан. Отправитель, получатель, вес, налог — всё на деревяшке. Чем не коносамент (ст. 142 КТМ РФ) [12] или транспортная накладная (ФЗ-259, Приказ № 391) [14; 20]? Только деревянный. Получается, перевозочное право в Азии придумали сами, без оглядки на Европу. И на тысячу лет раньше. Монголы пришли, суверенитет упал. А контроль — остался. Просто запреты сменились учётом и квотами (Постановление № 931, Приказ № 92) [18; 21]. Система не рухнула, перестроилась. Важный урок для тех, кто думает, что без суверенитета права не бывает. И последнее. Корё ввело госстандарты на корабли [7; 8]. Размеры, материалы, конструкция — всё по закону. Это же чистая система техрегламентов (ТР ТС 026/2012, статья 35 КТМ РФ, Правила РМРС) [24; 12; 22], как сейчас у классификационных обществ. Просто на тысячу лет раньше.

Теперь о конкретном влиянии на законы. Начнём с Кореи. После падения Корё династия Чосон (1392–1910) не стала ломать наследие. «60 портов» превратились в «12 зернохранилищ». «Чжун» продолжала действовать с уточнениями. Исследователи отмечают, что чосонская правовая система не была простым заимствованием китайских образцов (Мин хуйдянь) — она представляла собой самостоятельную систему, в которой институты Корё играли значительную роль наряду с конфуцианскими нормами и монгольскими правовыми влияниями [5]. Современный Гражданский кодекс Республики Корея (принят в 1958 г.) [25] прямых ссылок на Корё не даёт. Но типологическое сходство — налицо. Контролируемые зоны (порт Йесон) — это нынешние законы: Закон о свободных экономических зонах [26] и Закон об особых зонах внутреннего экономического сотрудничества. Дифференцированные тарифы — Закон о портовых транспортных компаниях [27] и Закон о содействии морской торговле. Функции деревянных бирок перешли к электронным документам: Торговый кодекс (раздел о морской торговле) и Закон о транспортном документообороте. Стандартизация судов — Закон о безопасности судов [28] и регламенты Корейского регистра судоходства. Название «чжун» осталось в Законе о налоговых перевозках. А институт обязательной доли (유류분) в корейском наследственном праве (статьи 1112–1118 Гражданского кодекса) [25] защищает детей, супруга и родителей — это явно из средневековых норм о семье. А недавний «Закон Хара» (поправка 2024 года, лишение наследства за жестокое обращение с детьми) — вообще чисто корейский подход, где право и мораль неразрывны. И это тянется из Корё.

В России влияние не прямое, а типологическое. Российский законодатель, сталкиваясь с похожими задачами, независимо вырабатывал похожие решения. Тем не менее сопоставление представляется показательным. Контролируемая зона (порт Йесон) у нас — ФЗ-519 «О свободном порте Владивосток» [13] и Постановление № 555 [17]. Дифтарифы — статья 129 КТМ РФ [12] и Постановление ФСТ № 37-т/2 [19]. Бирки-моккан — коносамент (ст. 142 КТМ РФ) [12] и транспортная накладная (ФЗ-259 [14], Приказ № 391 [20]). Учёт и квоты (монгольское наследство) — Постановление № 931 [18] и Приказ № 92 [21]. Стандартизация судов — ТР ТС 026/2012 [24], статья 35 КТМ РФ [12], Правила РМРС (Приказ № 45) [22], ФЗ-99 о лицензировании [15]. Борьба с пиратами — глава XXIII КТМ РФ (статьи 410–414) [12], статья 15 ФЗ-77 «О ведомственной охране» [16], Приказ № 350/145 [23].

На международном уровне принципы Корё тоже прослеживаются. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года (UNCLOS) [29] — режим транзита через проливы (статьи 38–45) и архипелажные воды (статьи 49–54). Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) [30], Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL 73/78) [31], Конвенция о грузовой марке 1966 года [32]. И Гаагские правила 1924 года (Международная конвенция об унификации некоторых правил о



коносамента) [33]: пункт 3 статьи 3 требует в коносамента те же сведения о грузе, которые писали на корейских бирках.

Итак, правовое обеспечение морских путей в эпоху Корё (918–1392) — это не только исторический феномен, но и действенная модель. Её ключевые принципы (контролируемая проницаемость границ, дифференцированное тарифообразование, документальное оформление перевозок, стандартизация судостроения через законодательство, учёт и квотирование при внешнем давлении, связь права с моральными обязанностями) нашли отражение в современном международном морском праве [29–33], в законодательстве Республики Корея (от Чосон до законов XXI века) [25–28] и в российском транспортном праве (КТМ РФ [12], законы о свободных портах [13], технические регламенты [24], акты Минтранса [20; 21] и Правительства [17–19]). Прослеживается трёхуровневая модель влияния: прямая рецепция в период Чосон, косвенное влияние через сохранение традиции в современном праве Кореи и типологическое сходство в российском и международном праве. Изучение права Корё позволяет глубже понять универсальные закономерности транспортного права и использовать тысячелетний опыт для совершенствования современной нормативной базы — особенно в части особых портовых режимов [13], стандартизации судов [22; 24], управления логистикой в условиях внешнего давления [18; 21] и гармонизации права с этическими принципами.

Перспективы дальнейших исследований мы видим в сравнительном анализе морского права Корё с правовыми системами других средневековых государств Восточной Азии — Китай эпох Сун и Юань, Япония Камакура, государство Вьетнам династий Ли и Чан, — а также с европейскими правовыми памятниками: Олеронские свитки (XII в.) и Консулат моря (XIV в.). Это поможет выявить типологически сходные правовые решения, возникающие независимо друг от друга при сходных вызовах. Особый интерес представляет дальнейшее изучение архивных материалов по налоговой системе «чжун» и возможная реконструкция утраченных законодательных актов Корё на основе косвенных данных из хроник и археологии.

Список литературы:

1. Семененко А.А. Древнейшие дышловые пароконные повозки Китая и проблема происхождения колесного транспорта в Древнем Китае // *Via in tempore*. — 2024. — Т. 51. — № 1. — С. 9–26. — DOI: 10.18413/2687-0967-2024-51-1-9-26.
2. Хан Джон Хун (한정훈). Реализация системы «60 портов» в раннем Корё и её значение // *Регион и история*. — Пусан: Пугёнский институт исторических исследований, 2009. — Т. 25. — С. 129–162.
3. Хан Джон Хун (한정훈). Становление и функционирование системы налоговых перевозок («чжун») в период Корё // *Исследования по истории Кореи средневекового периода*. — 2010. — Т. 30. — С. 105–145.
4. Чжун (漕運) // *Корейская энциклопедия культуры (EncyKorea)*. — URL: <https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0052436> (дата обращения: 26.05.2026).
5. Общество изучения корейской истории. Налоговая система и система водных перевозок Корё // *Понимание истории периода Корё*. — Сеул: Чисыксанопса, 2018. — С. 210–235.
6. Lee Ki-baik. *A New History of Korea*. — Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1984. — 474 p. — ISBN 9780674615762.



7. Мун Гён Хо (문경호). Исследование налоговых транспортных судов Корё на примере корабля № 1, затонувшего у острова Мадо в Тхэане // Исследования по истории Кореи средневекового периода. — 2011. — Т. 31. — С. 115–158.
8. Подводные раскопки корабля № 1 у острова Мадо в Тхэане // Корейский национальный институт морского культурного наследия. — URL: <https://www.seamuse.go.kr/research/excavation/info/81> (дата обращения: 26.05.2026).
9. Ким Ги Соп (김기섭). Характер земли и методы налогообложения через призму деревянных бирок с кораблей № 1 и 2, затонувших у острова Мадо в Корё // Исследования по истории Кореи средневекового периода. — 2020. — Т. 63. — С. 77–119. — DOI: 10.35863/JKMН.63.3.
10. Подводные артефакты Тхэана // Корейская энциклопедия культуры. — URL: <https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0070100> (дата обращения: 26.05.2026).
11. Lee Ji-Young. China's Hegemony: Four Hundred Years of East Asian Domination. — New York: Columbia University Press, 2016. — 288 p. — ISBN 9780231179742.
12. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 22.07.2024) // Собрание законодательства РФ. — 1999. — № 18. — Ст. 2207.
13. Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 519-ФЗ «О свободном порте Владивосток» // Собрание законодательства РФ. — 2015. — № 1 (ч. I). — Ст. 21.
14. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. — 2007. — № 46. — Ст. 5555.
15. Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Собрание законодательства РФ. — 2011. — № 19. — Ст. 2716.
16. Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране» // Собрание законодательства РФ. — 1999. — № 16. — Ст. 1935.
17. Постановление Правительства РФ от 4 июня 2015 г. № 555 «Об утверждении Правил осуществления портового контроля в свободном порту Владивосток» // Собрание законодательства РФ. — 2015. — № 24. — Ст. 3486.
18. Постановление Правительства РФ от 21 мая 2022 г. № 931 «О регистрации и учёте внешнеторговых перевозок морским транспортом» // Собрание законодательства РФ. — 2022. — № 22. — Ст. 3702.
19. Постановление ФСТ России от 20 мая 2008 г. № 37-т/2 «Об утверждении методики расчёта тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. — 2008. — № 28.
20. Приказ Минтранса РФ от 10 ноября 2021 г. № 391 «Об утверждении требований к реквизитам перевозочных документов» // Официальный интернет-портал правовой информации. — URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 26.05.2026).
21. Приказ Минтранса РФ от 14 марта 2023 г. № 92 «О порядке квотирования торговых операций морским транспортом» // Официальный интернет-портал правовой информации. — URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 26.05.2026).
22. Приказ Росморречфлота от 12 мая 2020 г. № 45 «Об утверждении Правил классификации и постройки морских судов Российским морским регистром судоходства» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. — 2020. — № 25.
23. Приказ Минобороны РФ и Минтранса РФ от 22 мая 2013 г. № 350/145 «Об утверждении Порядка взаимодействия Военно-Морского Флота с судовладельцами по защите судов от пиратских атак» // Российская газета. — 2013. — № 128.



24. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» (ТР ТС 026/2012). — Принят Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июня 2012 г. № 98.

25. Гражданский кодекс Республики Корея (대한민국 민법). — Принят Законом № 471 от 22 февраля 1958 г. (с последующими изменениями). — Ст. 1112–1118.

26. Закон Республики Корея о свободных экономических зонах (자유무역지역법). — Закон № 18810 от 1 февраля 2022 г.

27. Закон Республики Корея о портовых транспортных компаниях (항만운송사업법). — Закон № 18525 от 1 декабря 2021 г.

28. Закон Республики Корея о безопасности судов (선박안전법). — Закон № 17466 от 9 июня 2020 г.

29. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву (UNCLOS). — Заключена в Монтего-Бее 10 декабря 1982 г. // Собрание законодательства РФ. — 1997. — № 48. — Ст. 5493.

30. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS). — Заключена в Лондоне 1 ноября 1974 г. // Собрание законодательства РФ. — 2000. — № 23. — Ст. 2357.

31. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL 73/78). — Заключена в Лондоне 2 ноября 1973 г. (с изменениями от 17 февраля 1978 г.) // Собрание законодательства РФ. — 2001. — № 28. — Ст. 2874.

32. Международная конвенция о грузовой марке. — Заключена в Лондоне 5 апреля 1966 г. // Собрание законодательства РФ. — 2000. — № 23. — Ст. 2358.

33. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила). — Заключена в Брюсселе 25 августа 1924 г. // Регистр текстов международных конвенций и других документов, касающихся морского права. — Нью-Йорк: ООН, 1981. — Т. 2. — С. 156–175.

