

РАЗДЕЛ «ПОЛИТИЧЕСКИЕ НАУКИ» /
SECTION «POLITICAL SCIENCES»

23.00.02 ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНСТИТУТЫ, ПРОЦЕССЫ И ТЕХНОЛОГИИ /
POLITICAL INSTITUTIONS, PROCESSES AND TECHNOLOGIES



Серия «Политология. Религиоведение»

2020. Т. 34. С. 8–17

Онлайн-доступ к журналу:

<http://izvestiapolit.isu.ru/ru>

ИЗВЕСТИЯ

Иркутского

государственного

университета

УДК 656.61.08(519.5)

DOI <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2020.34.8>

**Мифы и фальшивые новости вокруг трагедии парома
«Севоль»**

К. В. Асмолов

Институт Дальнего Востока РАН, г. Москва, Российская Федерация

Аннотация. Исследуется информационная ситуация, сложившаяся вокруг события, которое всколыхнуло южнокорейское общество и стало поводом для многочисленных слухов и пропагандистских мифов, во многом сформировавших основу для так называемой «революции свечей», – катастрофы парома «Севоль». В числе прочего рассматривается как конспирология вокруг самого факта катастрофы, так и тезис о том, что главная причина гибели детей – преступное бездействие администрации Пак Кын Хе и лично президента. Отмечается, что анализ останков парома, поднятого в 2017 г., уже после импичмента Пак, окончательно поставил точку над рядом конспирологических теорий (взрыв на борту, столкновение с подводной лодкой и т. п.), но вопрос «что пошло не так?» так и остается без ответа в условиях политически ангажированных расследований. Между тем большинство циркулировавших после трагедии слухов, выведивших людей на улицы, так и не было доказано, и даже последующий суд над Пак Кын Хе был вынужден снять с нее обвинения, связанные с «Севолем». На основе фактов устанавливается, что вина за большое количество жертв лежит не на Голубом доме, а на местных властях, оказавшихся неспособными эффективно провести спасательные работы, а затем откровенно занимавшихся показухой и дезинформацией начальства.

Ключевые слова: паром «Севоль», внутренняя политика Республики Корея, «революция свечей», fake news, расследование катастроф.

Для цитирования: Асмолов К. В. Мифы и фальшивые новости вокруг трагедии парома «Севоль» // Известия Иркутского государственного университета. Серия Политология. Религиоведение. 2020. Т. 34. С. 8–17. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2020.34.8>

16 апреля 2020 г. исполнилось 6 лет со дня катастрофы парома «Севоль». На борту находилось 476 пассажиров и членов экипажа, из них 325 – учащиеся и учителя школы высшей ступени Танвон г. Ансана провинции Кёнгидо. Спасти удалось только 172 человека. Трагическая гибель школьников оказала сильное влияние на южнокорейское общество и стала одной из косвенных причин «революции свечей».

Как отмечал О. Кирьянов, трагедия парома заняла почти все медиапространство, причем мельчайшие подробности мешались с не самой проверенной информацией и писались с упором на нагнетание [2].

Слухи подстегивали неудачно проведенная спасательная операция и странности, связанные с тем, что в 11 часов в новостях прошло бравурное сообщение о том, что большая часть пассажиров спасена [5], хотя, кто стал источником этой новости, до сих пор неизвестно. Разумеется, это сразу же сформировало негативное отношение общества к власти и представления о том, что правительство что-то скрывает.

Опровержения не всегда были мгновенными, отчего трагедия с самого начала стала обрастать разнообразными мифами, часть которых была впоследствии разоблачена, а часть укоренилась в массовом сознании довольно плотно, став частью «государственного мифа», призванного формализовать ту версию событий, которая сложилась после прихода к власти правительства Мун Чжэ Ина. Хороший пример попыток их закрепить – выпущенный к пятилетию трагедии документальный фильм режиссера Ли Сын Чжина *In the Absence*, который должен был выработать у зарубежной аудитории «правильное понимание» событий.

Многочисленные мифы можно разделить на четыре основные группы:

- мифы, связанные с обстоятельствами кораблекрушения;
- мифы относительно действий власти, в первую очередь поведения президента Пак Кын Хе, которую поспешили объявить одним из главных виновников трагедии;
- мифы, касающиеся того, что, хотя родственники жертв и гражданские активисты искали справедливости, власть не сделала ничего, чтобы наказать виновников трагедии;
- не мифы, а скорее представления о том, что с новой властью все поменялось.

У катастрофы было несколько причин, которые сложились в кровавый пазл: небрежение судовладельца к технике безопасности и проблемы с рулевым механизмом [18]; перегрузка парома [24], ремонт парома, в результате которого его остойчивость ухудшилась [17]; район, опасный сильными приливными течениями; незакрепленный или недостаточно закрепленный груз, который, съехав в одну сторону, усугубил крен и сделал его необратимым [8]; паника со стороны капитана и той части команды, которая должна была бороться за живучесть корабля [20].

Пусковым моментом катастрофы оказался приказ изменить курс, после которого был сделан слишком резкий поворот, отчего паром накренился и груз «поехал». По словам одного из школьников, они сначала услышали сильный звук «бум» со скрежетом, потом почувствовали мощный удар, после которого «Севоль» начал крениться на левый борт [9].

Этот момент был интерпретирован не как удар изнутри, а как удар снаружи, вызванный столкновением с внешним объектом, а необычно резкий поворот судна связали не с ошибками рулевого управления, а с неудачной попыткой избежать столкновения. Разумеется, на роль подобного объекта

лучше всего подходила чья-нибудь подводная лодка, которая в устах конспирологов, конечно же, оказалась американской. Эту версию поддержал французский журналист Жан-Стефан Беттон на страницах сайта *Marine & Oceans* [11], а затем известный корейский блогер под своим интернет-псевдонимом Заро – народный поисковый отряд, выложив в конце декабря 2016 г. почти девятичасовой фильм.

Однако, когда в 2017 г. паром наконец подняли со дна моря и установили на берегу, никаких признаков, которые были бы неизбежны при столкновении с подводной лодкой, обнаружено не было.

Еще один миф говорил о том, что на борту затопленного парома долгое время оставались живые люди. К сожалению, конструкция судна предусматривала отсутствие воздушных карманов, и оставшиеся внутри пассажиры погибли практически сразу же после того, как большая часть парома ушла под воду. Однако люди надеялись, и эта надежда, увы, подкреплялась как пранкерами, которые звонили родным от имени погибших школьников, так и фальшивыми свидетелями, которые выдавали себя за гражданских дайверов и утверждали, что внутри парома находятся живые люди, но власть не торопится их спасти. Самой громкой была ложная история женщины-дайвера Хон Га Хе, которая дала интервью кабельному телеканалу MBN [21].

То, что в первые часы и дни служба береговой охраны не подпускала военных к спасательным работам и дала зеленый свет частной компании [7], связанной с владельцем судна, породило слухи о секретном грузе, который спасали в первую очередь, позабыв про людей.

Версия о взрыве на борту была отвергнута рано, однако представления о том, что паром потопили намеренно, какое-то время ходили, причем среди подозреваемых были Северная Корея (империи зла положено), оппозиция (хотела «раскачать лодку»), власти, желавшие после этого «закрутить гайки», США (либо случайно утопили паром в ходе учений, либо планировали обвинить северян и под этим предлогом сохранить военные базы) и даже почему-то МОССАД [1].

Следующий блок слухов базировался на суждении, что за два с половиной часа, в течение которых тонул паром, можно было бы всех спасти. Начнем с мифа о том, что школьника Чхве Док Ха, первым отправившего в службу спасения сообщение о том, что паром терпит бедствие, приняли за шутника и на его известие отреагировали не сразу. В 8:52 Чхве позвонил по номеру 119 (универсальный номер экстренных служб), и потому его сообщение о том, что «Севоль» опрокидывается, сначала приняла пожарная часть провинции Чолла-намдо. В 8:54 утра он был соединен с береговой охраной Мокпхо. Команда парома начала звонить спасателям минутой позже, но из-за паники вместо того, чтобы связаться с ближайшей службой движения судов на о. Чиндо, с мостика почему-то стали звонить на о. Чеджу, и в результате спасательное судно № 123 было отправлено не с острова Чиндо, а из Мокпхо.

Судно было на месте примерно в 9:30 утра. На тот момент паром уже накренился на 60 градусов [17], а в 10:18 окончательно перевернулся [13, тайм-код 09:03]. Таким образом, «золотой час» как идеальное время для спасения составлял 40–50 минут. В этом интервале в эвакуации пассажиров участвовало три вертолета, рыбацкие лодки и указанное выше спасательное судно – патрульный катер с экипажем в 14 человек. Поэтому, хотя они и высадили резиновую лодку, спасти большое количество людей им не удалось из-за отсутствия веревок и необходимого альпинистского снаряжения [17]. Все остальные суда, которые пришли на помощь впоследствии, банально опоздали.

Однако, хотя на кадрах *In the Absence* видно, как рыбаки спасают пассажиров [13, тайм-код 09:15], левый ресурс *Foreign Policy in Focus* «показывает», что катера береговой охраны кружат вокруг медленно погружающегося парома, сдерживая рыбацкие лодки, пришедшие помочь спасти пассажиров [23].

Теперь о реакции Голубого дома. Главный связанный с трагедией миф заключается в том, что, «пока наши дети тонули», президент семь часов была неизвестно где и занималась неизвестно чем, а когда наконец появилась на брифинге, «продемонстрировала ограниченное понимание отчаянной ситуации» [13, тайм-код 12:05]. Этот миф основан на двух тезисах: первый – что президенту сразу же доложили максимально четкую и подробную информацию, на основании которой она могла принять верное решение; второй – что, если бы президент контролировала ход спасательной операции, все прошло бы нормально.

По разным версиям, о трагедии в Голубой дом сообщили или в 9:30, или в 10 утра. Учтем общую хронику трагедии, а также то, что передача новости «вверх» по бюрократическим каналам, обдумывание этой новости первым лицом, принятие им решения и спуск этого решения «вниз» по инстанциям – это не мгновенный процесс. В этом случае, если новость дошла до президента в 9:30, то она могла содержать только самую общую информацию, поскольку переговоры мостика и берега показали неспособность команды парома адекватно объяснять ситуацию, а патрульное судно появилось как раз в 9:30. Если же новость пришла в 10, она могла содержать какие-то подробности, однако к тому времени, как указания первого лица дошли бы до «земли» в форме конкретных приказов, паром бы уже перевернулся и затонул. Напоминаем – это случилось в 10:18.

Известно, что в 10:25 состоялся разговор с участием президента и службы береговой охраны, где Пак требует спасти как можно большее количество людей, проверив каюты и машинное отделение. Судя по всему, она не знает, что к этому времени паром перевернулся [13, тайм-код 09:59], и это вызывает вопрос: а какую именно информацию доложили президенту? Не забудем, что к этому времени фальшивая новость о том, что всех спасли, уже прошла по СМИ и Пак могла быть уверена, что ситуация благополучно решается и без личного вмешательства президента. Собственно, ее показания об этом и говорят: весь день болело горло, потому работала с докумен-

тами дома; получила информацию о трагедии, потом увидела по ТВ новость, что всех спасли; потом пришли плохие новости, и она собралась и вышла в штаб спасательных работ [15].

Отметим еще один миф. In the Absence обращает внимание на фразу, которую президент сказала в 17:35: «Я думаю, мы должны выявить/проверить, живы или нет пассажиры, до заката. Насколько сложно найти школьников в спасательных жилетах?» [13, тайм-код 12:35]. Ей сразу же объясняют, что жилеты не помогут, потому что люди заперты внутри корабля. Однако позднее само видео не демонстрировали, а ее реплику передавали как «если пассажиры носят спасательный жилет, то почему их так трудно найти?» [23]. При такой интерпретации ее невежество выпячивалось, а разумная мысль о том, что людей надо вытащить до заката, забылась.

Однако показания Пак Кын Хе о том, что она делала эти семь часов, всплыли значительно позже, чем это пространство было заполнено слухами. Вначале японский журналист Тацую Като 3 августа 2014 г. опубликовал статью, в которой говорилось, что Пак Кын Хе находилась на свидании со своим любовником. Журналист с трудом избежал уголовной статьи за клевету [6] благодаря заступничеству международного сообщества [19] (17 декабря 2015 г. суд Центрального округа Сеула признал его невиновным, определив, что, хотя статья и содержала ложную информацию, свобода прессы должна быть защищена), но важно то, что такие же слухи цитировали и правые южнокорейские СМИ.

Затем этот интервал заполнялся косметическими процедурами с инъекциями наркотических обезболивающих или шаманскими ритуалами с участием конфидентки Чхве Сун Силь. На конспирологический вопрос: «Где была Пак семь часов, пока наши дети тонули» – был дан удовлетворяющий массы конспирологический ответ.

Мифом является и представление о том, что Пак «высокомерно игнорировала» жертв и не принимала участие в спасательной операции. Уже на следующий день она была на месте крушения, при этом местные власти фактически устроили ей спектакль, имитируя спасательные работы в большом объеме. Во второй половине дня 17 апреля 2014 г. президент посетила гимназию на о. Чиндо, где находились семьи пропавших без вести жертв; 29 апреля 2014 г. Пак Кын Хе была у мемориального алтаря в Ансане (место, откуда родом было большинство жертв) [22]; 19 мая она в очередной раз принесла свои извинения народу [4]; 29 мая последовало еще одно ее выступление на заседании Кабинета министров, однако каждый раз эти извинения объявлялись неискренними, потому что они не носили характера прямого покаяния перед родственниками жертв.

Перейдем к третьей группе мифов о том, что никто из виновников трагедии не был наказан. Капитан корабля, на котором лежит значительная часть вины, 28 апреля 2015 г. приговорен к пожизненному заключению. Тюремные сроки до семи лет получили и иные члены команды, которые, вместо того чтобы бороться за живучесть корабля, сбежали в числе первых.

Фигурантами дела стали также четыре представителя учреждения, отвечающего за проверку спасательного оборудования; два сотрудника компании, отвечающей за погрузочно-разгрузочные работы; два оператора движения судов; два сотрудника администрации порта; один инспектор Корейского регистра судоходства [12].

Со стороны спасательных служб тюремный срок сначала получил командир спасательного судна № 123 Ким Гён Иль, однако в дальнейшем расследование вмешались два фактора. Во-первых, «вовремя» умер главный виновник трагедии, судовладелец Ю Бён Он. Когда земля под ним загорелась, он бросился в бега, но в июле 2014 г. его разложившееся тело было обнаружено и опознано. Предположительно, он покончил с собой, но таким образом корейское общество лишилось показательного процесса, в котором Ю заслуженно сыграл бы роль концентратора народной ненависти. При этом иные руководители компании, в том числе исполнительный директор Ким Хан Сик, получили тюремные сроки [3].

Во-вторых, провинция Чолла, в акватории которой произошла трагедия, – это традиционная база оппозиции, которая, по-видимому, решила своих не сдавать. В результате критику с регионального начальства службы береговой охраны сразу же перенесли на центральные власти, и последующие попытки расследования провалились, потому что оппозиция требовала «начинать с головы».

Еще один миф: правительство не собиралось поднимать паром, чтобы люди не узнали правды. Да, 22 апреля 2015 г. правительство одобрило планы по подъему паром, и предполагалось, что эта операция продлится около полутора лет. 8 декабря 2015 г. комплекс подготовительных мероприятий был завершен, но организаторы работ пришли к выводу о необходимости отложить подъем паром до весны 2017 г. в связи со сменой концепции, которая позволяла минимизировать риск негативного влияния неблагоприятных гидрометеорологических условий [10]. Однако этот момент не особо освещался, что подогрело слухи, и подъем, который случился уже при новой власти, записали на ее счет.

При этом со сменой власти расследование не достигло серьезного прогресса, несмотря на то что в его распоряжении был поднятый паром и беспрепятственный доступ к архивам предыдущей власти. В лучшем случае можно говорить о попытках посадить главу СБО, но не региональных чиновников [16], хотя следствие идет в режиме «через час по чайной ложке» и все равно нацелено на то, чтобы найти хотя бы какие-то свидетельства причастности к трагедии центральной власти и лично президента Пак Кын Хе.

Нельзя сказать и о том, что произошли серьезные изменения с точки зрения безопасности на море. Как показало расследование газеты The Times, некоторый прогресс налицо, но в целом победить коррупцию в сфере морских перевозок не удается, а это значит, что большая часть причин, которые могут повлечь за собой подобные трагедии, все еще в силе [14].

По мнению автора, трагедия паромов до сих пор нуждается в беспристрастном исследовании как с точки зрения безопасности на море, так и с

точки зрения того, как умелые политики использовали гнев и боль общества, сформировав в массовом сознании определенные конструкты. Автор не собирается обвинять Мун Чжэ Ина и Ко в намеренной фабрикации фальшивых новостей, однако информационная кампания противников Пак Кын Хе способствовала падению ее рейтинга и формированию в массовом сознании отрицательного образа президента.

Но исследователь должен быть выше политики и изучать вопрос, опираясь на принцип объективности, который предполагает как минимум разоблачение мифов, никак не связанных с реальностью.

Список литературы

1. Аварии, пожары и «Вселенский заговор против Кореи»... // Блог Олега Кирьянова : сайт. URL: <https://olegkir2002.livejournal.com/26507.html> (дата обращения: 10.06.2020).
2. Гибель корейского парома: пора думать о живых... // Блог Олега Кирьянова : сайт. URL: <https://olegkir2002.livejournal.com/23044.html> (дата обращения: 10.06.2020).
3. Волков К. Главу компании-оператора парома «Севоль» приговорили к 10 годам // Российская газета : сайт. URL: <https://rg.ru/2014/11/20/sevol-site.html> (дата обращения: 10.06.2020).
4. Кирьянов О. В Корею ликвидирована служба береговой охраны // Российская газета : сайт. URL: <https://rg.ru/2014/05/19/sevol-site.html> (дата обращения: 10.06.2020).
5. Кирьянов О. В Южной Корею отмечают годовщину трагедии «Севоль» // Российская газета : сайт. URL: <https://rg.ru/2015/04/16/sevol-site.html> (дата обращения: 10.06.2020).
6. Кирьянов О. Журналиста обвиняют в клевете на президента Южной Кореи // Российская газета : сайт. URL: <http://rg.ru/2014/10/09/journalist-site.html> (дата обращения: 10.06.2020).
7. Кирьянов О. Названы причины крушения парома «Севоль» // Российская газета : сайт. URL: <https://rg.ru/2014/05/01/krushenie-site.html> (дата обращения: 10.06.2020).
8. Кирьянов О. Основная версия крушения «Севоль» поставлена под сомнение // Российская газета : сайт. URL: <https://rg.ru/2014/04/22/versiya-site.html> (дата обращения: 10.06.2020).
9. Кирьянов О. С затонувшего в Южной Корею парома пропали 300 человек // Российская газета : сайт. URL: <https://rg.ru/2014/04/16/parom-podrobnosti-site-anons.html> (дата обращения: 10.06.2020).
10. Краморенко А. В., Асминин В. В. Подъем парома «Севоль». 6825 тонн с 44 метров // Водолазный проект. 2017. № 5. С. 38–47. URL: https://neptunworld.com/wp-content/uploads/2017/10/038_047_Kramorenko_Sewol.pdf (дата обращения: 10.06.2020).
11. Причастна ли Америка к гибели корейского морского парома? // Посольский Приказ : сайт. URL: <http://www.posprikaz.ru/2014/11/prichastna-li-amerika-k-gibeli-korejskogo-morskogo-paroma/> (дата обращения: 10.06.2020).
12. Суд рассматривает дела 38 человек, причастных к гибели парома «Сэволь» // Международное радио Кореи : сайт. URL: http://world.kbs.co.kr/russian/news/news_Dm_detail.htm?No=34709&id=Dm (дата обращения: 10.06.2020).
13. Фильм режиссера Ли Сын Чжина In the Absence // Youtube.com. Field of Vision – In the Absence. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=Mrgpv-JgH9M> (дата обращения: 10.06.2020).
14. An Overloaded Ferry Flipped and Drowned Hundreds of Schoolchildren. Could It Happen Again? // The New York Times : site. URL: <https://www.nytimes.com/2019/06/10/world/asia/sewol-ferry-accident.html> (date of access: 11.05.2020).

15. Chun Young-sik Unveils Former President Park Geun-hye's Unpublished Remarks on Sewol Ferry // East Asia Research Center : site. URL: <https://eastasiaresearch.org/2019/08/15/chun-young-sik-unveils-former-president-park-geun-hyes-unpublished-remarks-on-sewol-ferry/> (date of access: 11.05.2020).

16. Ex-Coast Guard chief, officials indicted in Sewol ferry disaster probe // Yonhap News : site. URL: <https://en.yna.co.kr/view/AEN20200218005400315?section=search> (date of access: 11.05.2020).

17. In Ferry Deaths, a South Korean Tycoon's Downfall // The New York Times : site. URL: <https://www.nytimes.com/2014/07/27/world/asia/in-ferry-deaths-a-south-korean-tycoons-downfall.html> (date of access: 11.05.2020).

18. More questions arise for cause // The Korea Times : site. URL: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2014/04/116_155876.html (date of access: 11.05.2020).

19. NOT GUILTY : Sankei Shimbun's Former Seoul Bureau Chief Wins Defamation Case // Japan Forward : site. URL: <https://japan-forward.com/not-guilty-sankei-shimbuns-former-seoul-bureau-chief-wins-defamation-case/> (date of access: 11.05.2020).

20. 'Please hurry' – transcript of sinking ferry's desperate calls released // CNN : site. URL: <https://edition.cnn.com/2014/04/18/world/asia/south-korea-ferry-transcript/> (mode of access: 11.05.2020).

21. Police hunt civilian diver over rescue allegations = 경찰 "허위인터뷰女 잠수 자격증 없다" // The Korea Times: site. URL: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2014/04/116_155759.html (mode of access: 11.05.2020).

22. South Korea ferry disaster: Distrust, anger over President's actions // The Straits Times : site. URL: <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/south-korea-ferry-disaster-distrust-anger-over-presidents-actions-0> (mode of access: 11.05.2020).

23. South Korea: Still Stonewalling About the Sewol // Foreign Policy in Focus : site. URL: <https://fpif.org/south-korea-still-stonewalling-sewol/> (date of access: 11.05.2020).

24. What went wrong on Sewol? // CNN : site. URL: <http://edition.cnn.com/2014/05/15/world/asia/sewol-problems/> (date of access: 11.05.2020).

Myths and Fake News about the Sewol Ferry Disaster

K. V. Asmolov

Institute of the Far Eastern Studies RAS, Moscow, Russian Federation

Abstract. April 16, 2020 marked the 6th anniversary of the Sewol ferry disaster. The tragic event roused South Korean civilians and gave rise to numerous rumors and propaganda myths, which formed the basis for the so-called “candle revolution”. They included both a conspiracy theory about the disaster, and the thesis that the main cause of the death of children was the criminal inaction of the corrupted Park Geun-hye administration and the ex-President herself. The examination of the remains of the ferry raised in 2017 after the impeachment of Park drew a thick line under the conspiracy theories (explosion on board, collision with a US submarine, etc.). Nevertheless, the question “what went wrong?” remains unanswered despite politically committed investigations. Meanwhile, most of the rumors circulating after the tragedy that brought people to the streets were never proven. Moreover, Park Geun-hye was acquitted by the Court of the charges related to the Sewol. The facts show that the blame for a great number of victims is not on the Blue house, but on the local authorities, who were unable to effectively conduct rescue operations, and later openly practiced window-dressing and misinformed their superiors. The President therefore did not receive timely information that would require a rapid response on her part. As the case involved the province of Jeolla (a regional stronghold of the Democrats), the opposition expressing storm of abuse had the advantage of shifting the blame from them to the Central government and it succeeded in doing this. The information campaign

of Park Geun-hye's opponents contributed to her wilt and the formation in the mass consciousness of the former President's image that played its role in the later developments.

Keywords: Sewol ferry, internal politics of the Republic of Korea, “candle revolution”, fake news, disaster investigation.

For citation: Asmolov K.V. Myths and Fake News about the Sewol Ferry Disaster. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series Political Science and Religion Studies*, 2020, vol. 34, pp. 8-17. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2020.34.8> (in Russian)

References

1. Avarii, požary i “Vselenskij zagovor protiv Korei”... [Accidents, fires and “universal conspiracy against Korea”...]. *Blog of Oleg Kiryanov*. Available at: URL: <https://olegkir2002.livejournal.com/26507.html> (date of access: 10.06.2020). (in Russian)
2. Gibel' korejskogo paroma: pora dumat o zhivyyh... [The Death of the Korean ferry: it's time to think about the living...]. *Blog of Oleg Kiryanov*. Available at: <https://olegkir2002.livejournal.com/23044.html> (date of access: 10.06.2020). (in Russian)
3. Volkov K. Glavu kompanii-operatora paroma “Sevol” prigovorili k 10 godam [The head of the ferry operator Sevol was sentenced to 10 years]. *Rossiyskaya Gazeta* [Russian newspaper]. Available at: <https://rg.ru/2014/11/20/sevol-site.html> (date of access: 10.06.2020). (in Russian)
4. Kiryanov O. V Koree likvidirovana sluzhba beregovoj ohrany [In Korea, the coast guard service was liquidated]. *Rossiyskaya Gazeta* [Russian newspaper] Available at: <https://rg.ru/2014/05/19/sevol-site.html> (date of access: 10.06.2020). (in Russian)
5. Kiryanov O. V YUzhnoj Koree otmechayut godovshchinu tragedii “Sevolya” [South Korea is celebrating the anniversary of the Sewol tragedy]. *Rossiyskaya Gazeta* [Russian newspaper]. Available at: <https://rg.ru/2015/04/16/sevol-site.html> (date of access: 10.06.2020). (in Russian)
6. Kiryanov O. ZHurnalista obvinayut v klevete na prezidenta YUzhnoj Korei [The journalist is accused of slandering the President of South Korea]. *Rossiyskaya Gazeta* [Russian newspaper]. Available at: <http://rg.ru/2014/10/09/jurnalist-site.html> (date of access: 10.06.2020). (in Russian)
7. Kiryanov O. Nazvany prichiny krusheniya paroma “Sevol” [The reasons for the collapse of the ferry “Sevol” were named]. *Rossiyskaya Gazeta* [Russian newspaper]. Available at: <https://rg.ru/2014/05/01/krushenie-site.html> (date of access: 10.06.2020). (in Russian)
8. Kiryanov O. Osnovnaya versiya krusheniya “Sevolya” postavlena pod somnenie [The main version of the Sewol crash has been called into question]. *Rossiyskaya Gazeta* [Russian newspaper]. Available at: <https://rg.ru/2014/04/22/versiya-site.html> (date of access: 10.06.2020). (in Russian)
9. Kiryanov O. S zatonuvshego v YUzhnoj Koree paroma propali 300 chelovek [300 people were rescued from a ferry that sank in South Korea]. *Rossiyskaya Gazeta* [Russian newspaper]. Available at: <https://rg.ru/2014/04/16/parom-podrobnosti-site-anons.html> (date of access: 10.06.2020). (in Russian)
10. Kramorenko A.V., Asminin V.V. Pod"yom paroma “Sevol”. 6825 tonn s 44 metrov [Lifting the ferry “Sewol”. 6825 tons from 44 meters]. *Diving project*, 2017, no. 5, pp. 38-47. Available at: https://neptunworld.com/wp-content/uploads/2017/10/038_047_Kramorenko_Sewol.pdf (date of access: 10.06.2020). (in Russian)
11. Prichastna li Amerika k gibeli korejskogo morskogo paroma? [Is America Involved in the death of the Korean Navy?]. Available at: <http://www.posprikaz.ru/2014/11/prichastna-li-amerika-k-gibeli-korejskogo-morskogo-paroma/> (date of access: 10.06.2020).
12. Sud rassmatrivaet dela 38 chelovek, prichastnyh k gibeli paroma “Sevol” [The Court is considering the cases of 38 people involved in the death of the ferry "Savol"]. *International radio of Korea*. Available at: http://world.kbs.co.kr/russian/news/news_Dm_detail.htm?No=34709&id=Dm (date of access: 10.06.2020). (in Russian)

13. Fil'm rezhissera Li Syn CHzhina «In the Absence» [directed by Yi Seung Jin]. Youtube.com, Field of Vision – In the Absence. Available at: <https://www.youtube.com/watch?v=Mrgpv-JgH9M> (date of access: 10.06.2020).

14. An Overloaded Ferry Flipped and Drowned Hundreds of Schoolchildren. Could It Happen Again? *The New York Times*. Available at: <https://www.nytimes.com/2019/06/10/world/asia/sewol-ferry-accident.html> (date of access: 11.05.2020).

15. Chun Young-sik Unveils Former President Park Geun-hye's Unpublished Remarks on Sewol Ferry. *East Asia Research Center*. Available at: <https://eastasiaresearch.org/2019/08/15/chun-young-sik-unveils-former-president-park-geun-hyes-unpublished-remarks-on-sewol-ferry/> (date of access: 11.05.2020).

16. Ex-Coast Guard chief, officials indicted in Sewol ferry disaster probe. *Yonhap News*. Available at: <https://en.yna.co.kr/view/AEN20200218005400315?section=search> (date of access: 11.05.2020).

17. In Ferry Deaths, a South Korean Tycoon's Downfall. *The New York Times*. Available at: <https://www.nytimes.com/2014/07/27/world/asia/in-ferry-deaths-a-south-korean-tycoons-downfall.html> (date of access: 11.05.2020).

18. More questions arise for cause. *The Korea Times*. Available at: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2014/04/116_155876.html (date of access: 11.05.2020).

19. NOT GUILTY : Sankei Shimbun's Former Seoul Bureau Chief Wins Defamation Case. *Japan Forward*. Available at: <https://japan-forward.com/not-guilty-sankei-shimbuns-former-seoul-bureau-chief-wins-defamation-case/> (date of access: 11.05.2020).

20. "Please hurry" – transcript of sinking ferry's desperate calls released. *CNN*. Available at: <https://edition.cnn.com/2014/04/18/world/asia/south-korea-ferry-transcript/> (date of access: 11.05.2020).

21. Police hunt civilian diver over rescue allegations = 경찰 "허위인터뷰女 잠수 자격증 없다". *The Korea Times*. Available at: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2014/04/116_155759.html (date of access: 11.05.2020).

22. South Korea ferry disaster: Distrust, anger over President's actions. *The Straits Times*. Available at: <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/south-korea-ferry-disaster-distrust-anger-over-presidents-actions-0> (date of access: 11.05.2020).

23. South Korea: Still Stonewalling About the Sewol. *Foreign Policy in Focus*. Available at: <https://fpif.org/south-korea-still-stonewalling-sewol/> (date of access: 11.05.2020).

24. What went wrong on Sewol? *CNN*. Available at: <http://edition.cnn.com/2014/05/15/world/asia/sewol-problems/> (date of access: 11.05.2020).

Асмолов Константин Валерианович

кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник, Центр корейских исследований

Институт Дальнего Востока РАН

Российская Федерация, 117997,

г. Москва, Нахимовский пр-т, 32

e-mail: asmolov@ifes-ras.ru

ORCID ID: 0000-0003-1584-2748

Asmolov Konstantin Valerianovich

Candidate of Sciences (History), Leading Research Fellow, Korean Studies Center Institute of Far Eastern Studies RAS

32, Nakhimovsky av., Moscow, 117997,

Russian Federation

e-mail: asmolov@ifes-ras.ru

ORCID ID: 0000-0003-1584-2748