

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

имени М.В. Ломоносова

ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Кафедра истории государства и права

Курсовая работа по теме:

«История правового сопровождения деятельности по строительству

Панамского канала 1881 – 1914 гг.»

Выполнил студент 103 группы  
Васильев Дмитрий Вадимович

Научный руководитель  
к.ю.н., доцент  
Ольга Леоновна Лысенко

Дата представления курсовой работы в учебный отдел:

«\_\_\_»\_\_\_\_\_2022 г.

Дата сдачи научному руководителю: «\_\_\_»\_\_\_\_\_2022 г.

Дата защиты курсовой работы: «\_\_\_»\_\_\_\_\_2022 г.

Оценка: \_\_\_\_\_

Москва

кон 2022 г.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение .....</b>	<b>3</b>
<b>§1. Краткий исторический очерк.....</b>	<b>7</b>
§1.1. Предыстория.....	7
§1.2. История сооружения канала .....	10
<b>§2. Общая характеристика правового сопровождения деятельности французской кампании .....</b>	<b>12</b>
<b>§3. Международно-правовые отношения в процессе сооружения Панамского канала.....</b>	<b>19</b>
<b>§4. Административное обеспечение работ. Организация рабочей силы и санитарно-технического надзора .....</b>	<b>26</b>
§4.1. Общая характеристика административного сопровождения деятельности .....	26
§4.2. Организация Истмийской Комиссии по Панамскому каналу .....	29
§4.3. Аппарат управления Зоны Канала как квазигосударственного образования.....	31
<b>§5. Регулирование трудовых отношений. Правовой статус рабочих .....</b>	<b>35</b>
<b>Заключение .....</b>	<b>42</b>
<b>Список литературы .....</b>	<b>44</b>
I. Источники: нормативные правовые акты, протоколы, доклады и официальные сообщения.....	44
II. Специальная литература.....	46

## Введение

Создание Панамского канала является одним из крупнейших и сложнейших строительных и финансовых проектов в мировой истории. Естественно, вовлечение многих стран (Франция, Колумбия, Англия, США и даже Россия) и международного капитала в процесс, значимость сооружения для развития международных экономических связей и формирования эффективных путей перевозок возлагало большую ответственность на организаторов строительства и предусматривало необходимость правового обеспечения возникающих в ходе работ административных, трудовых, международных и иных общественных отношений.

**Актуальность** темы связана с тем, что международные морские каналы до сих пор занимают важное место в мировой экономике и торговле. Панамский канал, являясь неотъемлемой частью территории Республики Панама, и в наши дни является высокоприбыльным предприятием, существенно затрагивает экономические интересы государства, сохраняя своё значение для укрепления межгосударственного сотрудничества. Возможная **научная новизна** исследования связана с чрезвычайной скудностью в отечественной науке правовой литературы по сопровождению деятельности строительства международных морских каналов, при, однако, изобилии исследований на международно-правовую тематику.

**Цели и задачи исследования.** Задача настоящего исследования заключается в том, чтобы установить специфику правового сопровождения деятельности на Панамском перешейке и объяснить фундаментальные различия (в том числе и в нормативном регулировании) во французской и американской кампаниях по строительству канала.

Настоящее исследование основано на анализе большого массива отечественных научных работ по данной теме, включающих: 1) дореволюционные фундаментальные труды и монографии В.Е. Тимонова, В.Е. Ляхницкого, С.И. Новаковского, В.А. Жуковского, П.Д. Кандаурова и др.; 2) советские диссертации по международному праву Уллоа А.Х.Б.,

Васкеса К.М.А., Переса К.М. и др.; 3) объемные современные исследования исторического характера таких авторов, как Итурральде Ш.О.Э., Ткачева Т.В. 4) журнальные статьи отечественных и зарубежных авторов. Кроме указанного, не менее активно использовались и произведения зарубежных авторов, например: 1) мемуары современников J.B. Bishop, A. Bullard, P.B. Varilla и др.; 2) глубокие исследования J.S. Mills, J. Haskin, J.A. Fraser, I.D. Travis и др.; 3) новые публикации и переиздания J. Greene, D. McCullough, W.F. Johnson и др. 4) некоторые публицистические издания (в том числе и на английском, испанском, итальянском, французском и пр. языках). Помимо специальной литературы исследование опирается на следующие источники: Акты и протоколы собраний Конгресса США, правительственная газета «Canal Record», международные договоры, нормативные правовые акты и кодексы Зоны Канала, ежегодные отчёты Истмийской Комиссии Канала, её департаментов и др.

В качестве **объекта исследования** выступают общественные отношения, которые обладают двумя признаками: 1) так или иначе возникали в связи со строительством канала; 2) были урегулированы нормами права. **Предметом** же работы являются юридические аспекты сооружения и сопровождающей его деятельности.

**Методологическая основа.** В ходе исследования и сравнения регулирования возникающих правоотношений были активно задействованы методы сравнительного анализа: сравнительно-правовой и историко-правовой методы, системный и комплексный подходы к их рассмотрению, позволяющие наглядным образом разобрать основные проблемы и сформулировать выводы.

В рамках заданной темы автор постарался ответить на четыре основных вопроса (проблемы) исследования:

1. В чём состояли ошибки французского этапа строительства и как они повлияли на судьбу проекта постройки канала?
2. Какие международно-правовые действия позволили США обеспечить себе беспрепятственную реализацию сооружения канала?

3. Что за организационно-правовые формы стояли за управлением предприятия по строительству канала в годы американской кампании?

4. Как регулировались трудовые отношения при строительстве канала? В чём заключалась специфика правового статуса рабочих?

**Структура исследования.** Наиболее рациональным, на наш взгляд, является отраслевой порядок изложения материала:

- Первый параграф состоит из двух пунктов и описывает большинство исторических фактов и явлений, произошедших в рассматриваемый период, кратко характеризует историю сооружения Панамского канала, а также даёт анализ событий, произошедших за рамками временной периодизации темы исследования
- Второй параграф представляет собой общую характеристику правового сопровождения деятельности по строительству Панамского канала во французский этап строительства
- В третьем параграфе анализируются международно-правовые отношения и аспекты, повлиявшие на исход строительства канала, раскрывая экспансионистскую сущность американской внешней политики
- Четвёртый параграф освещает административные аспекты строительства, такие, как организация структур по управлению производством, и влияние правовой системы Зоны Канала на иерархию органов власти и управления
- Пятый, заключительный, параграф исследует характер трудовых отношений: возникновение трудовых отношений, условия труда и отдыха, правовой статус разных рабочих, их сходства и различия

Настоящее исследование не ставит своей целью анализировать абсолютно все отношения, связанные со строительством Панамского канала, урегулированные нормами права, как минимум по двум причинам. Прежде всего, курсовая работа на первом году обучения, в сущности, направлена на усвоение базовых юридических категорий для достижения необходимого уровня понимания права. Даже поверхностный анализ предмета работы показал, насколько обширными были возникающие при сооружении канала

правоотношения. Поэтому в настоящем исследовании автор сконцентрировался на наиболее интересных и важных с юридической точки зрения аспектах правового сопровождения деятельности по строительству Панамского канала, чтобы не «перегрузить» работу, во-первых, по содержанию, и, во-вторых, по объёму.

## §1. Краткий исторический очерк

### §1.1. Предыстория

Идеи о возможности построить канал, соединяющий два океана – Атлантический и Тихий – возникали начиная с XVI века<sup>1</sup>. Тому есть вполне логичные основания и причины. Во-первых, развитие научных знаний, науки и техники кораблестроения, совершенствование навигации «подготовили почву для эпохи великих географических открытий»<sup>2</sup>, что породило стремление найти сквозной проход в области Панамского перешейка<sup>3</sup>. Каждая неудачная попытка отыскать естественный пролив служила в пользу развития идеи искусственного пути<sup>4</sup>, что способствовало появлению целого ряда планов сооружений<sup>5</sup>. Во-вторых, географически Панама оказалась выгодно узким перешейком с низким уровнем земли<sup>6</sup>, поэтому «казалось, что природа сама указала человеку то место, где именно прорыть канал»<sup>7</sup>. В-третьих, разложение феодализма, с одной стороны, быстрый рост мировой торговли и развитие капитализма наряду с увеличением колониальных захватов, с другой, подкрепляло необходимость извлечения возможных финансовых выгод<sup>8</sup> от сооружения канала.

---

<sup>1</sup> Наиболее подробно историю таких идей описывает, на наш взгляд, Альберт Эдвардс (Артур Буллард). См.: Panama, the Canal, the Country, and the People. By Arthur Bullard (Albert Edwards). Revised edition. Pp. xiv + 601. (New York: The Macmillan Co.; London: Macmillan and Co., Ltd., 1914.)

<sup>2</sup> См. Перес Крус Мигель. Международно-правовой статус Панамского канала: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.10. - Москва, 1983. С. 14. Известными открытиями, например, являются открытие Христофором Колумбом Америки (1492 г.) и реки Чагрес (1514-1515 гг.) и исследование другими мореплавателями Атлантического и Великого (Тихого) океанов. 25 сентября 1513 г. Васко Нуньез-де Бальбоа открыл Тихий океан, который назвал «Южным морем». См. также: Васкес Куннингхэм Марио Антонио. Международно-правовые проблемы сооружения и функционирования нового Панамского канала: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.10. - Киев, 1986. С. 43

<sup>3</sup> Одним из первых поиском сквозного пути активно занимался испанский конкистадор Родриг де-лас Бастидас, который в 1500-1501 гг. находился в области Панамского перешейка и исследовал берега Дарьенского залива. См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение / С предисл. проф. М.В. Довнар-Запольского. - Киев: тип. И.И. Чоколова, 1914 (обл. 1915). – X. С. 8

<sup>4</sup> См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение... С. 17

<sup>5</sup> Так, напр., известны планы испанского инженера Альваро де Саведры, который, после тщетных попыток найти пролив, в 1517 г. спроектировал сооружение водного пути на Панамском перешейке, чем заинтересовал Карла V в 1528 г. См. С.И. Новаковский. Цитированное сочинение. С. 17-18

<sup>6</sup> О природных географических условиях см.: Латкин, Николай Васильевич. Панамский морской канал и прилежащие страны: [Геогр. очерк] / Сост. Н. Латкин, чл. Имп. Рус.-геогр. о-ва. - Санкт-Петербург: тип. т-ва "Общественная польза", 1884. С. 1-27

<sup>7</sup> См. Глинка, Михаил Сергеевич. Каналы, соединившие океаны - Санкт-Петербург: АРС, 2008. С. 43

<sup>8</sup> См. Там же. Также см. Н. Латкин. Панамский морской канал и прилежащие страны. С. 46-54

Названные причины привели к тому, что уже на рубеже XVIII-XIX вв. вопрос о постройке канала стал на повестку дня у ряда ведущих держав<sup>9</sup>. Межимпериалистические противоречия усиливались, и с разложением испанской колониальной системы<sup>10</sup> на арене появлялись новые государства – страны Латинской Америки, ясно осознававшие проблему необходимости строительства канала<sup>11</sup>, а такие сильные страны как Испания, долгое время вынашивавшие проекты постройки канала, постепенно теряли своё влияние.

Решающую роль в борьбе за Центральноамериканский перешеек в середине XIX в. играли США, Великобритания<sup>12</sup> и Франция. Так, уже в 1850-м г. компромиссным соглашением по вопросу о межокеанских путях через земли Центральной Америки в форме договора Клейтона-Бульвера между Великобританией и США страны взяли на себя двустороннее обязательство гарантировать «нейтральность» канала (ст. 5)<sup>13</sup> и отказались приобретать исключительные права на его строительство (ст. 1)<sup>14</sup>. Ранее, 12 декабря 1846 г., между США и Новой Гранадой<sup>15</sup> был заключён договор Мальярино-Бидлэка

---

<sup>9</sup> Об интересах Франции см.: Гальский, Дезидер. Великие авантюры: История создания Суэц. и Панам. каналов. [Пер. с чешск.] / Дезидер Гальский; [Науч. ред. и предисл., с. 5-27, И. М. Могилевкина]. - М.: Прогресс, 1986. С. 301-303

<sup>10</sup> В начале XIX в. в испанских колониях появляется движение за независимость, которое с подъёмом национально-освободительного движения приводит к 1826 г. к почти полному освобождению стран Латинской Америки от испанского ига. См. Перес К.М. Международно-правовой статус Панамского канала... С. 17

<sup>11</sup> Так, на Панамо-Американском конгрессе (1826 г.) при активном участии героя освободительной войны Симона Боливера на обсуждение была поставлена проблема сооружения канала на Панамском перешейке, который, по мнению политического деятеля, «мог бы послужить верным залогом братства всех американских народов». См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение... С. 26-27

<sup>12</sup> Исследователь И.Д. Трэвис пишет, что Великобритания к середине XIX в. установила более или менее полный контроль над значительной частью Центральной Америки. (См. Travis I. D. History of the Clayton – Bulwer Treaty. Ann Arbor, 1900. P. 49-51), поэтому применительно к международной ситуации первой половины XIX в. стоит говорить о главенствующем положении Великобритании в области Центральной Америки. Однако с юридической точки зрения те договоры и соглашения, которые заключались до 1846 г. никак не закрепляли указанный статус Великобритании. Об этом см.: Diogenes A. Arosemena G. Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Segunda edición corregida y aumentada. Por Diógenes A. Arosemena G. Volumen I. Epoca Post-colonial // Congreso Universal del Canal de Panamá, INAC, 1997 – Panama. P. 30-42

<sup>13</sup> См. Ларин Е. А. Панамский канал // Большая российская энциклопедия. Т. 25. Москва, 2014. С. 202

<sup>14</sup> Ст. 1 Договора гласит: «Правительства Великобритании и Соед. Штатов настоящим заявляют, что ни то, ни другое из них не будут никогда осуществлять или поддерживать для себя исключительный контроль над... каналом...». Цит. по: Ключников, Юрий Вениаминович. Международная политика новейшего времени в договорах, нотах и декларациях / Ю. В. Ключников и Андрей Сабанин. - Москва: Изд. Литиздата Н.К.И.Д., 1925-1929 (Тип. "Красной газ." им. Володарского). От Французской Революции до империалистической войны. - 1925. С. 161-163

<sup>15</sup> Республика Новая Гранада – латиноамериканское государство, существовавшее во второй трети XIX в. В него, в частности, входила Колумбия и Панама. Подробнее см. Тельнова Н. О., Ларин Е. А. и др. Панама // Большая российская энциклопедия. Т. 25. Москва, 2014. С. 193-194

(Mallarino-Bidlack Treaty)<sup>16</sup>, по которому Штаты путём отмены дискриминационных пошлин (ст. 4-6) получили и обеспечили право и свободу в отношении транзита и прохода через Панамский перешеек<sup>17</sup>. Указанным соглашением США закрепили своё преобладание в странах Центральной Америки<sup>18</sup>, добились права постройки железной дороги через Панамский перешеек (ст. 4)<sup>19</sup> и успешно его реализовали. В 1849 г. в США была основана Компания Панамской железной дороги, которая получила право концессии на постройку железнодорожного пути, соединяющего два океана<sup>20</sup>. 1855 г. строительство железной дороги было завершено<sup>21</sup>. Такой важный фактор поспособствовал усилению влияния США на Панамском перешейке и, возможно, предопределил их последующий успех. Однако из-за быстро меняющейся политической обстановки договор Клейтона-Бульвера 1850 г. постепенно перестал отвечать действительному соотношению сил, ввиду чего стремление избавиться от него сделалось к концу XIX в. «одним из лозунгов политики Соединённых Штатов»<sup>22</sup>. Известно, что в одном из посланий Госдепартамента США в Лондон говорилось, что североамериканцы должны единолично контролировать канал в соответствии со своими «законными и давно установленными правами на приоритет на американском континенте»<sup>23</sup>. Там же США заявляли, что у их «правительства... нет причин отказываться от

---

<sup>16</sup> See Arosemena G. Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Vol. I. P. 47-50

<sup>17</sup> See Colombia and the United States, 1765-1934. E. Taylor Parks. Duke University Press, 1935 – Colombia. P. 206

<sup>18</sup> Хотя формально ст. 1 Договора устанавливала, что «Правительства... соглашаются, что они не будут... ни оккупировать, укреплять или колонизировать Никарагуа, Коста-Рика, Москитов Берег или какую-либо часть Центральной Америки, ни приобретать или осуществлять господство над ними, ни оказывать покровительства...» См. об этом: Клейтона – Бульвера договор 1850 // Большая российская энциклопедия. Т. 14. Москва, 2009. С. 255

<sup>19</sup> На наш взгляд, стоит основываться на ст. 4 Договора, которая указывает: «...стороны используют все то влияние, которое они имеют на государство, государства или правительства, обладающие... правами на территорию, по которой названный канал будет проходить... с тем, чтобы побудить такие государства или правительства облегчить постройку... канала... а сверх того... соглашаются предложить свои добрые услуги», тем самым узаконивая действия по отчуждению прав на территорию Зоны Канала у суверенных её владельцев. См. Виргинский В. Панамский канал. // Исторический журнал. 1940. Февраль. № 2. С. 88.

<sup>20</sup> См. История внешней политики и дипломатии США, 1775—1877 / Отв. ред. Н. Н. Болховитинов. М.: Междунар. отношения, 1994. С. 228

<sup>21</sup> См. Перес К.М. Международно-правовой статус Панамского канала... С. 19

<sup>22</sup> См. Нольде Б.Э. Панамский канал и международное право // Известия Министерства Иностранных Дел. 1913. СПб., 1913. (Книга II). С. 4

<sup>23</sup> «...rightful and long-established claim to priority on the American continent». Cit.: U.S. Department of State, Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1881 (Washington, D.C., 1882), p. 555.

агрессивных намерений»<sup>24</sup>. Кроме США и Великобритании, стремительно возрастали интересы к строительству канала и у Франции, особенно после открытия Суэцкого канала в 1869 г.<sup>25</sup>, построенного под руководством французского дипломата и предпринимателя Ф. Лессепса<sup>26</sup>.

Указанное соотношение сил предопределило действия США и Франции, а также Великобритании и некоторых стран Центральной Америки в последней четверти XIX в., когда наряду с острой политико-правовой борьбой упомянутых держав разворачиваются реальные события по строительству Панамского канала французской компанией.

### §1.2. История сооружения канала

История строительства Панамского канала охватывает почти 35 лет (1879 – 1914 гг.). При этом собственно строительство и сопровождающая его деятельность были неоднородными по своему характеру. Процесс сооружения канала делится по пространственно-временному признаку на две крупные части: французскую кампанию (1879 – 1903 гг.) и американскую кампанию (1904 – 1914 гг.). Данное деление обусловлено и фактически<sup>27</sup>, и, как следствие, формально-юридически – в 1902 г. представители французской компании объявили президенту США о своем решении продать предприятие. 4 мая 1904 г. акционеры США вступили во владение собственностью компании<sup>28</sup>. Французская кампания включает в себя два основных этапа: 1) деятельность «Всеобщей кампании по строительству Панамского канала» под руководством Ф. Лессепса (1880 – 1893 гг.), закончившееся крупным скандалом<sup>29</sup> и разорением

---

<sup>24</sup> «The Government of the United States has no occasion to disavow an aggressive disposition». См. там же.

<sup>25</sup> См. Васкес К.М.А. Указанное сочинение. С. 44

<sup>26</sup> О руководителе строительства Панамским каналом см.: Барро, Михаил Владиславович. Ф. Лессепс, его жизнь и деятельность: Биогр. очерк М. Барро: С портр. Лессепса, картой Суэц. канала и его панорам. видом. - Санкт-Петербург: тип. т-ва "Обществ. польза", 1893. С. 62-80

<sup>27</sup> К примеру, деятельность по строительству в рамках французской кампании приостанавливалась и возобновлялась более трёх раз, однако к 1902 г. окончательно стихла, что привело в негодность значительную часть используемой техники. Об этом см. Жуковский, Валериан Антонович. Панамский канал, его история и сооружение / Сост. и изд. В.А. Жуковский. - Одесса, 1913. С. 10

<sup>28</sup> See America's Triumph At Panama. Avery, Ralph Emmett. Published by L.W. Walter Company., Chicago., 1913. P. 72

<sup>29</sup> См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение... С. 50-55

акционерного общества; 2) деятельность «Новой компании Панамского канала» (1894 – 1902 гг.), убыточная собственность которой в 1904 г. перешла к США<sup>30</sup>.

Соединённые Штаты с 1904 г.<sup>31</sup> осуществляли строительство канала под эгидой Правительства и Президента США, которым была подотчётна Истмийская Комиссия канала (Isthmian Canal Commission), подвергавшаяся частым реорганизациям и изменениям<sup>32</sup>. После образования Зоны Канала в качестве квазигосударственного образования<sup>33</sup> проведения ряда подготовительных санитарных и организационно-технических<sup>34</sup> мероприятий (в т.ч. и административной реформы Комиссии в 1907 г.) процесс строительства ускорился. 10 октября 1913 г. Президент США Вудро Вильсон торжественно из Вашингтона взорвал дамбу, которая препятствовала течению воды<sup>35</sup>, а в августе 1914 г. по каналу прошло первое судно<sup>36</sup>. Таким образом постройку канала можно считать завершённой к 1914 г.

Строительство Панамского канала для США обошлось, по разным оценкам, более чем в 400 млн долларов<sup>37</sup>, а у всего человечества проект поглотил около 946 млн долларов<sup>38</sup>. Однако его военно-стратегическое и экономическое значение как для США, так и для большинства развитых стран мира<sup>39</sup>, окупает все затраченные на сооружение и поддержание<sup>40</sup> канала средства.

---

<sup>30</sup> See *The Canal Builders: Making America's Empire at the Panama Canal*. (Penguin History of American. Life). By Julie Greene. New York: Penguin Press. 2009. P. 2

<sup>31</sup> See *The Panama Canal*. Frederic J. Haskin. Published by Doubleday, Page & Company, Garden City, New York, 1913. P. 13

<sup>32</sup> See *America's Triumph At Panama*. A.R. Emmett. P. 72-78

<sup>33</sup> See, e.g. Marixa Lasso. *Erased: The Untold Story of the Panama Canal*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2019. P. 96-103

<sup>34</sup> See *The Panama Canal. A history and description of the enterprise* J. Saxon Mills, M.A. (Barrister-At-Law). Thomas Nelson and sons. London. P. 116-129

<sup>35</sup> See *What Is the Panama Canal? (What Was?)* Paperback – Illustrated, July 17, 2014; by Janet B. Pasca. Chapter 10. Success!

<sup>36</sup> See *The Panama Canal*. Library Binding – Illustrated, 1 August 2014. By Stephen Currie. P. 39

<sup>37</sup> See Maurer, Noel & Yu, Carlos. (2008). What T. R. Took: The Economic Impact of the Panama Canal, 1903–1937. *The Journal of Economic History*. 68. P. 688-690

<sup>38</sup> См. Hyunju Jeong, John C. Crittenden, and Ming Xu Messner Meeting on Dec 16, 2009. Panama Canal case study. P. 5

<sup>39</sup> Напр., И.М. Гольдштейн посвятил экономическому значению Канала для цен на зерновые продукты целую книгу. См. Гольдштейн, Иосиф Маркович. *Панамский канал, падение хлебных цен и наши торговые договоры / И.М. Гольдштейн*. - Москва: Т-во тип. А.И. Мамонтова, 1914. - IV, 160 с.

<sup>40</sup> See *Nature as infrastructure: Making and managing the Panama Canal watershed* Ashley Carse *Social Studies of Science Social Studies of Science* Vol. 42, No. 4, Water Worlds (August 2012), pp. 539-563

## §2. Общая характеристика правового сопровождения деятельности французской кампании

На наш взгляд, действия по сооружению канала начались достаточно спонтанно. Так, в 1877-1878 гг. представитель Международного конгресса по изучению Панамского канала в Париже Люсьен Н.Б. Вайз заключил с Колумбией договор, получивший название «Конвенции Салгар-Вайз (Salgar-Wyze)». Согласно статьям этого договора «Международное гражданское общество межокеанского канала», находившееся под управлением Ф. Лессепса<sup>41</sup>, приобрело сроком на 99 лет (ст. 1.1, 24) у правительства Колумбии концессию и исключительную привилегию на строительство и эксплуатацию канала «без каких-либо ограничительных условий» (ст. 1)<sup>42</sup> и без компенсации. Важную роль в реализации проекта сооружения Канала сыграл и сам Международный конгресс по изучению Панамского канала<sup>43</sup>, собравшийся в Париже в мае 1879 г. На нём, в частности, был выбран один из семи проектов, принадлежавший Ф. Лессепсу<sup>44</sup>, который определялся с учётом возможных как технических, так и финансовых затрат. В 1879 г., после того как Лессепс объявил, что построит Панамский канал на уровне моря<sup>45</sup>, предприятие перешло к нему. В 1880 году образована «Всеобщая компания Панамского межокеанского канала», основным капитал которой составлял 300 миллионов франков<sup>46</sup>. Благодаря повышенному интересу к строительству канала со стороны французов, три четверти капитала были получены от держателей акций, первоначальное количество которых составляло более 100 000 человек<sup>47</sup>. 1 февраля 1881 г. было произведено

---

<sup>41</sup> См. Итурральде Шайлер Омар Энрике. Панамский канал в российской историографии и в материалах архивов России: Санкт-Петербурга: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.03. - Санкт-Петербург, 2004. С. 41

<sup>42</sup> Оригинальный текст ст. 1 (извлечение): «El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede... el privilegio exclusivo para la ejecución a través de su territorio y para la explotación del Canal marítimo entre los océanos Atlántico y Pacífico. Dicho canal podrá ser construido sin estipulaciones restrictivas de ninguna clase». Цит. по Arosemena G. Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Vol. I. P. 105

<sup>43</sup> В нём сравнительно активное участие принимали представители из России. Подробнее об этом см.: Iturralde Shailer, Omar Enrique. Historia del Canal de Panamá: un enfoque historiográfico y histórico / Omar Enrique Iturralde Shailer, Ushakov Vladimir Alexandrovich. - San Petersburgo: Полтораки, 2012. P. 69-78.

<sup>44</sup> См. Цольнер Г. Панамский перешеек // Исторический вестник. 1883. Январь. Т. 11. С. 165

<sup>45</sup> См. The Panama Canal. The Crisis in Historical Perspective. Updated edition. By Walter LaFeber. New York: Oxford University Press, 1989. P. 11

<sup>46</sup> См. Итурральде Ш.О.Э. Панамский канал в российской историографии... С. 47

<sup>47</sup> See Four Centuries of the Panama Canal. Willis Fletcher Johnson. N. Holt, 1906 - Panama Canal (Panama). P. 94

торжественное открытие работ, а уже 23 января 1882 г. предприятием были фактически начаты строительные работы<sup>48</sup>.

До нас дошло не так много сведений о французском этапе строительства. В настоящем исследовании мы постараемся изложить наиболее важные с юридической точки зрения аспекты деятельности на Канале, дать им лишь общую характеристику. Административно-техническое сопровождение деятельности французской компании Ф. Лессепса осуществляли его приближённые – сын Шарль, М. Фонтан, барон Коттю и инженер Эйфель. Известно, что такое своеобразное «центральное управление» располагалось в специально приобретённом для этого здании Grand Hotel в Панаме<sup>49</sup>. Остальное управление сосредотачивалось в руках распределённых по всем участкам инженеров компании, осуществляющих надзор за подрядчиками, непосредственно участвующими в процессе строительства. Существовала и должность главного надзирателя, которую занимал французский инженер Жюль Динглер. В его обязанности входил осмотр всех участков и ежедневный приём донесений от каждого из инженеров компании<sup>50</sup>. Отечественный очевидец работ Г. Цольнер свидетельствует о наличии бюрократического аппарата на канале, в частности, упоминаются «европейцы-надсмотрщики», «начальники отделений и другие высшие чиновники»<sup>51</sup>. Такая развитая армия чиновников создавала выгодные условия для взяточничества и коррупции, в которых в будущем и будут обвинять французскую кампанию Ф. Лессепса<sup>52</sup>.

Для «Всеобщей кампании по строительству Панамского канала» работало большое количество различных подрядчиков англо-голландского и французского происхождения<sup>53</sup>, строительство не было сосредоточено в руках

---

<sup>48</sup> «...приступлено было к взрывам первых скал». См. Цольнер Г. Панамский перешеек. С. 165

<sup>49</sup> См. Цольнер Г. Панамский перешеек. С. 166

<sup>50</sup> Такие сравнительно подробные свидетельства приведены в журнале 1885 г. См. Панамский канал // Всемирная иллюстрация: журнал. - 1885. - Т. 34, № 856. - С. 78

<sup>51</sup> См. Там же. С. 167

<sup>52</sup> Эмоционально коррумпированность компании описал очевидец событий. См. Пакульневич [Без инициалов]. Воспоминания участника строительства Панамского канала // Карело-мурманский край. 1933. № 5 — 6. С. 32. Примечательно, что сам Ф. Лессепс долгое время находился на Франции и не был в курсе происходящих событий, получав лишь положительные вести о ходе строительства. See Four Centuries of the Panama Canal. W.F. Johnson. P. 95

<sup>53</sup> См. Панамский канал // Всемирная иллюстрация: журнал. - 1885. - Т. 34, № 856. - С. 75

государства, что создавало многочисленные неудобства. Исследователь Артур Буллард отмечал, что, в частности, из-за «настолько беспрецедентных условий труда» и «бессистемности положений контрактов» предприятия, начиная работать с мягким грунтом, постепенно приходили в упадок и часто становились банкротами<sup>54</sup>. Из-за постоянных банкротств иностранных промышленных предприятий и на фоне развития в Колумбии юриспруденции, судебные разбирательства начинались слишком часто либо по жалобам пострадавших рабочих, требовавших компенсации, либо и вовсе без повода<sup>55</sup>.

Правовой статус рабочих заключался в следующем. С одной стороны, им предоставлялись бесплатное жильё, медицина в госпиталях<sup>56</sup> и право на судебную защиту, а размер заработной платы зависел от квалификации рабочего<sup>57</sup>. С другой стороны, заработная плата сильно различалась по расовому и национальному признаку, а представители чиновничьего аппарата и инженеры получали несравнимо больше, чем простые рабочие<sup>58</sup>. На фоне эпидемии желтой лихорадки, унесшей тысячи жизней, возникали крупные бунты и возмущения среди рабочих<sup>59</sup>. Так, в 1885 г. произошло антиколумбийское восстание, в ходе которого город Колон был разграблен и сожжён, а Панама избежала такой участи, поскольку США на основании договора 1846 г. «были вынуждены направить достаточные силы на перешеек с целью исполнения своих обязательств... для подавления беспорядков»<sup>60</sup>. Рабочую силу представляли, прежде всего, индийские негры из Ямайки (примерно три четверти от общего числа рабочих), колумбийские метисы, а также испанцы, французы, итальянцы,

---

<sup>54</sup> См. Bullard A. Panama, the Canal, the Country, and the People. P. 439

<sup>55</sup> См. там же. С. 440

<sup>56</sup> Несмотря на то, что существовали явные проблемы с санитарным надзором, некоторые авторы поддерживают слухи, что якобы «на одно это дело [- строительство больниц, снабжение городов газом, водой, наём врачей] компания истратила 3 миллиона долларов» (см. Панамский канал // Всемирная иллюстрация... С. 78). Однако автор вынужден не согласиться с эффективностью данных мер. Стоит учитывать, что за всю французскую кампанию (1879-1903 гг.) на перешейке погибло около 50 000 человек, на что нам указывают современники (see The Panama Canal... J. Saxon Mills, M.A. P. 61), поэтому говорить о рациональности вложения больших средств в указанную форму медицинской помощи не приходится

<sup>57</sup> Так, кочегары и машинисты получали примерно в 1,5-3 раза больше. См. Панамский канал // Всемирная иллюстрация... С. 78

<sup>58</sup> Надзиратели, инженеры и высшее чиновничество зарабатывали примерно в 10-30 раз больше. См. там же.

<sup>59</sup> См. там же

<sup>60</sup> «It became necessary for the United States to send sufficient forces to the Isthmus for the purpose of performing their duty... to suppress disorder...». See T.F. Bayard. Message to the President. 20 Cong. Rec. (1889) P. 873-874

португальцы и др. Учитывая цены на Ямайке, индийских негров заманивали «высокой» заработной платой в 4-6 марок (1¼ - 1½ доллара) в день<sup>61</sup>, тогда как для европейских рабочих, с трудом привыкающих к местному климату, такое предложение было бы неуместно, поэтому они получали бóльшую плату. После двух лет службы белым работникам-французам предоставлялся пятимесячный отпуск с бесплатным проездом до Франции и обратно<sup>62</sup>.

Французская компания начала сталкиваться с финансовыми трудностями уже к 1885 г., однако растущие расходы покрывались новыми и новыми биржевыми займами<sup>63</sup>. Запас средств постепенно исчерпывался. Усугубляла ситуацию необходимая покупка у США Панамской железной дороги за 20 млн долларов<sup>64</sup>. К 1888 г. «Международным гражданским обществом Межокеанского канала» было выпущено акций на 1335 млн франков<sup>65</sup>, а истрачено более 1 400 млн франков (почти 400 млн долларов США<sup>66</sup>), а канал не был прорыт даже на одну треть. 13 декабря 1888 г. компания приостановила выплаты и обанкротилась. После расследования «Панамского скандала»<sup>67</sup> уголовному преследованию были подвергнуты главные инженеры и чиновники «Общества», обвинявшиеся в взятках, коррупции и мошенничестве<sup>68</sup>. Попытку реабилитировать положение вещей предпринял приближённый Ф. Лессепса, бывший инженер «Всеобщей компании» Ф. Бьюно-Варилья, который старался удержать предприятие в руках французских акционеров<sup>69</sup>, с одной стороны, и проводил переговоры с Россией<sup>70</sup>, с другой. Его действия не привели к

---

<sup>61</sup> Подробнее см.: Цольнер Г. Панамский перешеек. С. 166-167

<sup>62</sup> See The Panama Canal. F.J. Haskin. P. 210

<sup>63</sup> См. Панама // Большая российская энциклопедия. Т. 25. Москва, 2014. С. 200

<sup>64</sup> See The Untold Story of Panama. Earl Harding. R. Welch, 1959 – Panama. P. 4

<sup>65</sup> См. Виргинский В. Панамский канал. С. 91.

<sup>66</sup> Некоторые исследователи считают, что сумма была использована следующим образом: «треть потрачена на канал... треть растрочена... треть украдена». See Four Centuries of the Panama Canal. W.F. Johnson. P. 96

<sup>67</sup> Существует мнение, что этот скандал сильно отразился на внутривластной ситуации во Франции. См. Всеобщая история государства и права. Учебник для вузов в двух томах. Том 2. Новое время. Новейшее время / Под ред. В.А. Томсинова. М.: ИКД «Зерцало-М», 2022. С. 255

<sup>68</sup> Л.М. Лангада отмечает: «История Панамы облетела весь мир и слово это стало нарицательным для характеристики всякого рода мошенничеств». См. об этом: Лангада, Леонид Михайлович. Несколько слов о Панамском канале / [Л.М. Лангада]. - Санкт-Петербург: Типо-лит. т-ва "Свет", 1913. С. 2

<sup>69</sup> Об этом см.: Panama: The creation, destruction, and resurrection Hardcover – January 1, 1913; by Philippe Bunau-Varilla; Print length. P. 113-123

<sup>70</sup> См.: Итурральде Шайлер, Омар Энрике. Панамский канал - взгляд из России = El canal de Panamá - un enfoque desde Rusia / О. Э. Итурральде Шайлер, В. А. Ушаков. - Санкт-Петербург: Нестор, 2005. - 226 с.

существенным последствием, начался процесс ликвидации компании<sup>71</sup>. Параллельно с этим правительство США всерьёз занималось вопросом разработки проекта Никарагуанского канала<sup>72</sup>, что часто выносило на обсуждение Конгресса.

Из-за невозможности завершить постройку канала в 1893 г. французская компания заключает новый договор концессии с Колумбией под названием Суарес-Манге (Suarez-Mange)<sup>73</sup>. В договоре предписывались: во-первых, обязанность создать новую компанию по строительству канала в течение года и возобновить работы (ст. 1); во-вторых, обязательства французской компании выплатить 8<sup>74</sup> млн франков в пользу Колумбии в качестве компенсации (ст. 3-5) за предоставляемые республикой права (ст. 10). Обязательства компании обременены залогом в размере 750 000 франков (ст. 8), а в случае неисполнения или ненадлежащего их республика вступает во владение и собственность «на само произведение Канала и на приложения... к нему»<sup>75</sup> (ст. 6). В 1894 г. французская компания подвергается реорганизации на основе доверенности 1893 г. и создаётся т.н. «Новая компания Панамского канала»<sup>76</sup>, которая приобретает все активы компании де Лессепса (включая Панамскую железную дорогу)<sup>77</sup>. Однако из-за сильной нехватки финансов «Новая компания» осознала безнадёжность своего предприятия и поставила главную задачу: избавиться от строительства канала и продать собственность компании как можно скорее. Уже в 1899 г. были начаты переговоры представителей «Новой кампании» с США о продаже активов. Примечательно, что на договорённости между французскими и американскими представителями оказал сильное влияние отчёт третьей

---

<sup>71</sup> See McCullough, David. *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870—1914* (Octavo, 698 pages ed.). New York: Simon & Schuster. 1977

<sup>72</sup> См., напр., *The Panama Canal...* J. Saxon Mills, M.A. P. 65-66

<sup>73</sup> Цит. по: Diogenes A. Arosemena G. *Documentary Diplomatic History of the Panama Canal*. Vol. I. P. 159-168

<sup>74</sup> В ст. 3 указывалось «suma de dos millones de francos en oro..., la que agregada a los diez millones..., constituyen un credito total de doce millones de francos» (сумма в два миллиона франков золотом... которая, будучи добавлена к десяти миллионам франков... составляет общий кредит в двенадцать миллионов франков). Однако ст. 4 закрепляла встречное обязательство Колумбии погасить кредит 1883 г. и проценты по нему в размере 4 млн франков. Таким образом и получалась сумма в 8 млн франков в качестве компенсации

<sup>75</sup> Отрывок ст. 6 выглядит так: «...de la obra misma del Canal y de las anexidades...»

<sup>76</sup> См. Итурральде Ш.О.Э. *Панамский канал в российской историографии...* С. 48

<sup>77</sup> See *The Panama Canal...* J. Saxon Mills, M.A. P. 65

комиссии по каналу от декабря 1900 г., в котором делался акцент на стремление США построить канал по Никарагуанскому направлению<sup>78</sup>. Как верно замечает Дж. Миллс, «если бы американский канал был построен в Никарагуа, все имущество и работа компании в Панаме были бы выброшены на свалку»<sup>79</sup>.

Причины неудачи французской кампании вполне точно определяет С.И. Новаковский в своей работе «Панамский канал и его мировое значение»<sup>80</sup>. Это, во-первых, приверженность идее системы морского уровня<sup>81</sup>; во-вторых, страшная эпидемия, тормозившая ход работ; в-третьих, отсутствие права владения на землю под каналом<sup>82</sup> и постоянное вмешательство колумбийского и американского правительств, саботировавших деятельность французской кампании<sup>83</sup>; наконец, в-четвёртых, значительные хищения, злоупотребления и спекуляции<sup>84</sup>. Опираясь на исследование В.Е. Тимонова «Мировой водный путь через Панамский перешеек»<sup>85</sup>, считаем должным указать и на некоторые организационно-правовые ошибки и недостатки в ходе французского этапа строительства: отсутствие постоянной администрации, слишком частая смена инженеров и начальников на работах, а также сокращение предельных сроков выполнения работ до невыполнимых.

Американская кампания была более успешной, так как американское правительство предусмотрело все возможные неудобства и заранее позаботилось об их ликвидации. Прежде всего, комиссия по строительству канала приняла в 1906 г. окончательное решение о строительстве шлюзового

---

<sup>78</sup> «The most practicable and feasible route for an isthmian canal to be under the control, management, and ownership of the United states is that known as the nicaraguan route» (наиболее практичным и осуществимым маршрутом для канала на перешейке, который будет находиться под контролем, управлением и в собственности Соединённых Штатов, является маршрут, известный как никарагуанский). Ibid. P. 79

<sup>79</sup> См. там же. С. 80

<sup>80</sup> См. С.И. Новаковский. Указ. Соч. С. 49

<sup>81</sup> Имеется в виду строительство канала до 1887 г. по бесшлюзовому проекту. См. Панамский канал, его история и современное положение / Инж. П. Дм. Кандауров. - Санкт-Петербург: тип. т-ва п/ф. "Электро-тип. Н.Я. Стойковой", 1910. - [2], 43 с.

<sup>82</sup> See The Panama Canal... J. Saxon Mills, M.A. P. 53: «the United states would have vetoed any territorial concession by Colombia to France as a transgression of the Monroe doctrine» (Соединенные Штаты наложили бы вето на любую территориальную уступку Колумбии Франции как на нарушение доктрины Монро)

<sup>83</sup> См. Гонионский, Семен Александрович. Панама - панамцам. - Москва: Госполитиздат (Латинская Америка сегодня), 1963. С. 10

<sup>84</sup> См. Кандауров П.Д. Панамский канал, его история и современное положение. С. 45

<sup>85</sup> См. Тимонов, Всеволод Евгеньевич. ... Мировой водный путь через Панамский перешеек / В.Е. Тимонов, проф. Ин-та инж. пут. сообщ. имп. Александра I... - Санкт-Петербург: тип. М-ва пут. сообщ., 1913. С. 12

канала (вместо канала на уровне моря)<sup>86</sup>, что позволило сэкономить значительное количество бюджетных средств. Помимо этого, период 1904-1906 гг., когда решался вопрос об окончательном проекте канала, был организован ряд важнейших подготовительных (в т.ч. санитарных) мероприятий по очистке, оздоровлению местности<sup>87</sup>, городского устройства<sup>88</sup> и др., позволивших избежать высокого уровня смертности среди рабочих и, следовательно, плохой репутации предприятия. Более того, во избежание правовых недоразумений с правительством Колумбии, которое, как говорилось выше, периодически нарушало ход работ в годы французской кампании, США в 1903 г. поддержали революцию в Панаме, «чтобы захватить часть панамской территории»<sup>89</sup>, признали правительство Панамы и заключили знаменитый договор Хэя-Бьюна-Варилья 1903 г., давший возможность Штатам беспрепятственно строить канал, распоряжаясь правами территориального верховенства по отношению к Зоне Канала. Наконец, чтобы избежать злоупотреблений и довести дело до конца, в 1907 г. было принято решение не сдавать строительство в частные руки. Правительство США само взяло на себя постройку канала с собственной комиссией под наблюдением своих инженеров<sup>90</sup>, что централизовало строительство и способствовало снижению уровня коррупции и махинаций.

---

<sup>86</sup> См. Жуковский В.А. Панамский канал, его история и сооружение. С. 12

<sup>87</sup> См. Кандауров П.Д. Панамский канал, его история и современное положение. С. 16-17

<sup>88</sup> См. Работы по сооружению Панамского канала, исполненные правительством С.-Американских соединенных штатов до 1911 года / Сост. В.Е. Ляхницкий, инж. пут. сообщ.; - Санкт-Петербург: Междувед. комис. для сост. плана работ по улучшению и развитию вод. сообщений Империи, 1913. С. 14

<sup>89</sup> См. Уллоа А.Х.Б. Правовой режим Панамского канала... С. 25

<sup>90</sup> См. Жуковский В.А. Панамский канал, его история и сооружение. С. 12

### §3. Международно-правовые отношения в процессе сооружения Панамского канала

Международные отношения оказали решающее воздействие на исход всего предприятия по сооружению Панамского канала. Множество отечественных и зарубежных исследователей посвятили свои монографии и диссертации именно международно-правовому статусу Панамского канала и его правовому режиму<sup>91</sup>. Поскольку наша тема ограничена определёнными временными рамками, а часть темы уже раскрыта в предыдущих параграфах, мы считаем, что самым необходимым для исследования являются, прежде всего, международные отношения между США, Францией и Англией, приведшие в итоге к усилению Штатов, а также взаимодействие США и стран Латинской Америки, в частности, Колумбии и Панама. На наш взгляд, именно продуманные действия американской дипломатии в области внешней политики позволили довести Штатам начатое дело до конца.

Нормативной основой для данной части исследования выступают такие международные соглашения, как, во-первых, договор Хэ-Паунсефота (Haun-Pauncefote)<sup>92</sup> между Великобританией и США (Вашингтон, 18 ноября 1901 г.); во-вторых, договор Хэ-Эррана (Herran-Hay)<sup>93</sup> между США и Колумбией (Вашингтон, 22 января 1903 г.) судьбоносный договор Хэ-Бьюно-Варилья<sup>94</sup> между США и Панамской республикой (Вашингтон, 18 ноября 1903 г.).

У Соединённых Штатов Америки существовала проблема – для строительства канала нужно было отменить те ограничения<sup>95</sup>, которые были

---

<sup>91</sup> См., напр.: Армуэльсес, Кинтеро Пабло Марсиаль. Международно-правовой статус Панамского канала: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.00. - Москва, 1970. - 232 с.

<sup>92</sup> Полный текст договора приводится здесь. См. Diogenes A. Arosemena G. Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Volumen 1. P. 169-173

<sup>93</sup> Полный текст договора см. там же. Vol. 1. P. 191-211

<sup>94</sup> Полный текст договора см. там же. Vol. 2. P. 67-90.

Также есть переведенный на русский язык текст договора. См. Ключников Ю.В. Международная политика новейшего времени в договорах, нотах и декларациях. От Французской Революции до империалистической войны. С. 307-310

<sup>95</sup> Прежде всего речь шла о противодействии монополизации канала в руках какой-либо одной державы договором Клейтона-Бульвера 1850 г. См. Павлович, Михаил Павлович. ... Великие железнодорожные и морские пути будущего: [Багдадская дорога. Трансперсидский путь. Трансафриканские пути. Панамский канал] / М.П. Павлович (Мих. Вельтман). - Санкт-Петербург: тип. Б.М. Вольфа, 1913. – VIII. С. 210

наложены на них как участников международных отношений в борьбе за канал более полувека назад по соглашению Клейтона-Бульвера с Великобританией. К тому моменту, когда французская кампания давно пришла в упадок<sup>96</sup>, и на право осуществлять постройку канала претендовали лишь США и Англия, последняя испытывала серьёзные внешнеполитические трудности<sup>97</sup>. Опасаясь изоляции, Британская империя под напором американской дипломатии согласилась на переговоры<sup>98</sup> по пересмотру договора Клейтона-Бульвера 1850 г. Юридически итоги этих переговоров выразились в договоре Хэя-Паунсефота, который был подписан 18 ноября 1901 года. Примечательно, что первоначальная версия договора от 5 февраля 1900 г., более выгодная для Англии, не была ратифицирована Сенатом США. Лишь 18 ноября 1901 г. был подписан и ратифицирован окончательный вариант договора, который признавал юридические и дипломатические победы США в борьбе за канал. Большинство исследователей заключают, что таким образом «Англия отказалась от своих прав, признала гегемонию Штатов»<sup>99</sup>.

В преамбуле к договору<sup>100</sup> провозглашалась цель его принятия: облегчение сооружения канала и устранение всяких препятствий, которые могут возникнуть из Соглашения 1850 г. Суть договора Хэя-Паунсефота 1901 г. сводилась к следующему: во-первых, к аннулированию Договора Клейтона-Бульвера 1850 г.<sup>101</sup>; во-вторых, к провозглашению основных принципов режима канала,

---

<sup>96</sup> Напомним, что «Новая компания Панамского канала», получившая концессию до 1900 г. от колумбийского правительства, находилась в ужасном положении дел – техника приходила в негодность, а отвечать по обязательствам Компания не могла из-за тяжелого финансового положения. Таким образом, с начала XX в. эта Компания стремилась «во что бы то ни стало продать свое предприятие на перешейке, чтобы освободиться от убыточного и затруднительного ведения работ по прорытию канала». Об этом см.: С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение... С. 75

<sup>97</sup> В частности, в 1899 г. в накалённой политической обстановке разразилась вторая англо-бурская война (1899 – 1902 гг.). Военные поражения наносили серьёзный урон по международному престижу Британской империи. См. Перес К.М. Международно-правовой статус Панамского канала... С. 22

<sup>98</sup> Переговоры продолжались три года: с декабря 1898 года до конца 1901 года. См. там же.

<sup>99</sup> Цитата. См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение... С. 73

<sup>100</sup> Citado en Diogenes A.A.G. Documentary Diplomatic History... Vol. 1. P. 169-173: «deseando facilitar la construcción da un canal para buques que una los océanos Atlántico y Pacífico por la vía que se considere más conveniente, y a ese fin remover cualquier obstáculo que pudiere surgir del Convenio de... 1850» (желая облегчить сооружение канала для судов, соединяющего Атлантический и Тихий океаны наиболее удобным путем, и с этой целью устранить всякое препятствие, которое может возникнуть из Соглашения от... 1850 г.)

<sup>101</sup> Так, в ст. 1 договора говорится: «стороны соглашаются, что настоящий договор заменит... конвенцию 19 апреля 1850 г.». Цитируется по Ключников Ю.В. Международная политика новейшего времени в договорах, нотам и декларациях. От Французской Революции до империалистической войны. С. 301

заимствованных из Константинопольского договора 1888 г. о Суэцком канале<sup>102</sup>: свобода судоходства и навигации, нейтралитет канала, запрещение военных действий и блокады и др.<sup>103</sup>; в-третьих, к закреплению преимуществ США: неограниченное право строить канал<sup>104</sup>, эксплуатировать его и управлять им<sup>105</sup> (ст. 2), исключительное право выступать гарантом нейтралитета канала (ст. 3-4); и, наконец, в-четвёртых, к обеспечению права держать в зоне канала «военную полицию в количестве, необходимом для предотвращения беззакония и беспорядков» (ст. 3, п. 2). Стоит отметить, что последнее положение о военной полиции существовало и в первоначальном проекте договора (1900 г.), который не был ратифицирован. Это позволяет сделать вывод, что условие о «предотвращении беззакония и беспорядков», является очень важным для США. Таким образом, итогом вышеуказанного договора является двойная выгода американского правительства: с одной стороны, США получили исключительное право осуществлять постройку канала, с другой – обрели полную свободу действий в Центральной Америке. Эта свобода и позволит вынудить сначала Колумбию, а затем Панаму, подписать договор, который узаконит полный захват Соединёнными Штатами зоны Канала.

Однако дипломатическая ликвидация внешних претендентов на право заниматься строительством канала не позволяла распоряжаться США зоной канала по своему усмотрению. Даже после того, как в 1902 г. собственность французской «Новой компании» перешла в руки Соединённых Штатов<sup>106</sup> по акту

---

<sup>102</sup> На момент начала XX в. к договору, помимо заключивших его Турции, Испании и Нидерландов, присоединились также Греция, Швеция, Норвегия, Дания, Португалия, Япония и Китай. См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение... С. 74

<sup>103</sup> Подробнее см. полный текст Константинопольского договора 1888 г. (*Convencion de Constantinopla, relativa a la libre navegacion del Canal Maritimo de Suez. Constantinopla, 29 de octubre de 1888*): Diogenes A. Arosemena G. *Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Volumen 1*. P. 139-147

<sup>104</sup> В договоре говорилось о наличии у правительства США права руководства постройкой канала «либо прямо на его счет, либо путём дара или предоставления денежного займа отдельным лицам или обществам, либо путем подписки на акции или выпуска облигаций» (ст. 1 версии 1900 г., ст. 2 версии 1901 г.).

<sup>105</sup> Здесь же упоминалось и исключительное право на издание предписаний по управлению каналом и содержанию его.

<sup>106</sup> Предварительно (весной 1901 г.) Компания добилась от Колумбии права распоряжаться своей концессией и вступила в переговоры с США относительно стоимости уступаемого права на концессию. Некоторые исследователи считают, что собственность французской Компании перешла в руки акционеров США «в результате шантажа и угроз» (См. Перес К.М. *Международно-правовой статус Панамского канала...* С. 23), и это кажется вполне убедительным, так как достоверно известно, каким образом Комиссия Канала формироваала свои

правительства США<sup>107</sup> (Spooner Act)<sup>108</sup>, оставалось еще одно важное затруднение – территориально Зона Канала не обладала особым статусом и принадлежала суверенному владельцу – Колумбии. Для американского правительства очевидной была необходимость получить Зону Канала в своё распоряжение.

Следуя поставленной цели, 22 января 1903 г. между США и Колумбией был заключён неравноправный договор Хэя-Эррана<sup>109</sup>, заключавшийся в том, что за 10 миллионов долларов Колумбия отдавала США в вечную аренду (сроком на 100 лет с неограниченным продлением<sup>110</sup>) десятикилометровую зону для строительства канала. Однако Колумбийский конгресс долго не ратифицировал этот договор, а 12 августа 1903 г. и вовсе отказался это сделать<sup>111</sup>.

Отказ ратификации договора и определённые внутренние причины привели к серьёзным последствиям. Далее произошло событие, которое неоднозначно понимается исследователями. Речь идет о Панамской революции и образовании отделённого от Колумбии государства Панамы, с которым впоследствии и будет заключён знаменитый договор 1903 г. Хэя-Бьюно-Варилья. Это событие оказало самое прямое и непосредственное влияние не только на процесс строительства канала, но на возникновение споров о канале, которые будут актуальны на протяжении всего XX века. Большинство дореволюционных и советских авторов, таких, как С.И. Новаковский<sup>112</sup>,

---

отчёты, чтобы вынудить французскую сторону пойти на уступки. Подробнее об этом см.: С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение... С. 75-76

<sup>107</sup> Этим актом президент США наделялся полномочиями по ведению переговоров с правительством Колумбии для получения права на управления территорией канала, а также правами выкупить у Французской Компании права на концессию и имущество за 40 миллионов долларов и построить канал по Панамскому направлению. См. там же. С. 77

<sup>108</sup> Citado en: Diogenes A.A.G. Documentary Diplomatic History... Vol. 1. P. 181-189

<sup>109</sup> Citado en: Diogenes A.A.G. Documentary Diplomatic History... Vol. 1. P. 191-211

<sup>110</sup> Статья 2 гласит: «Los Estados Unidos tendrán derecho exclusivo durante el término de cien años prorrogables a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por períodos de igual duración, mientras así lo deseen, para excavar, construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el canal marítimo» (США имеют исключительное право в течение ста лет, которые могут быть продлены, на исключительный и абсолютный выбор США на одинаковые периоды времени, пока они того пожелают, на раскопки, строительство, сохранение, эксплуатацию, управление и защиту морского канала). Фактически США по этому договору получали право полного и вечного владения участком земли на Панамском перешейке, выкупленном для сооружения Канала

<sup>111</sup> См. Перес К.М. Международно-правовой статус Панамского канала... С. 24

<sup>112</sup> См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение... С. 78-79

В.Е. Тимонов<sup>113</sup>, П.Д. Кандауров<sup>114</sup> С.А. Гонионский<sup>115</sup>, Уллоа А.Х.Б.<sup>116</sup>, Васкес К.М.А.<sup>117</sup>, сходятся во мнении, что революция в Панаме была если не организована из мятежа, то, как минимум, поддержана правительственными войсками США, и таким образом «Панамское государство является искусственным порождением США». Их оппонентом выступал советский учёный Перес К.М.<sup>118</sup>, который убеждал, что сепаратистские настроения в Панаме имели глубокие исторические корни и отделение Панамы от Колумбии явилось результатом диалектического развития интересов панамской нации. Взаимодействие с США определялось тем фактом, что «интересы развития Панамы вступили в антагонистические противоречия с социально-экономической деятельностью Колумбии, чем, в частности, воспользовались США в своих корыстных интересах»<sup>119</sup>.

После провозглашения Панамы республикой, США 15 ноября 1903 г. признали новое правительство Панамы, а уже через трое суток – 18 ноября – заключили с Панамой договор Хэя-Бьюно-Варилья<sup>120</sup> о сооружении Панамского канала (далее – Договор 1903 г., договор Хэя-Бьюно-Варилья). С.И. Новаковский характеризует этот договор следующим образом: он «представляет собой несколько измененный договор Хэя-Эррана, в который включены более выгодные для Соед. Штатов статьи». С этим утверждением трудно не согласиться.

---

<sup>113</sup> Автор приводит мемуары Президента США Теодора Рузвельта (1901-1909 гг.), который постоянно заявляет о выгодах Панамской «революции» как для США, так и для Панамы и народов Латинской Америки. Президент говорит, что он «послал несколько военных судов к Перешейку с приказанием сохранить свободный и непрерывный транзит через Перешеек и с этой целью не допускать высадки вооруженных сил, имеющих неприязненные намерения, ближе 50 миль от границ Панамы». См. Тимонов В.Е. Указ. соч. С. 16-22

<sup>114</sup> См. Кандауров П.Д. Панамский канал, его история и современное положение. С. 16: «сделано это было, очевидно, с благосклонного попустительства и даже при содействии правительства Северо-Американских соединенных штатов»

<sup>115</sup> См. Гонионский, Семен Александрович. История панамской "революции". Москва: Изд-во ИМО, 1958. С. 3

<sup>116</sup> См. Уллоа А.Х.Б. Правовой режим Панамского канала... С. 24-25

<sup>117</sup> См. Васкес К.М.А. Международно-правовые проблемы сооружения и функционирования... С. 45

<sup>118</sup> См. Перес К.М. Международно-правовой статус Панамского канала... С. 24-27

<sup>119</sup> См. там же. С. 27

<sup>120</sup> Явным было принуждение к подписанию договора на столь невыгодных для Панамы условиях. Уллоа А.Х.Б. пишет: «Если бы Панама не согласилась с условиями Договора 1903 г., то США позволили бы Колумбии восстановить свою власть над перешейком, или сами захватили бы его насильственным путем по требованию президента США». Последний вариант представляется нам более реальным. См. Уллоа А.Х.Б. Указ. соч. С. 24

Договор 1903 г. состоял из 26 статей, из которых 8 касались переданных Панамой прав США, а 18 остальных содержали положения о взаимных обязанностях и передаче прав между сторонами. Очевидным, однако, стало зависимый от США статус Панамы<sup>121</sup>. С юридической точки зрения наиболее важным, на наш взгляд, является толкование ст. 1<sup>122</sup>, 7<sup>123</sup> ст. 23<sup>124</sup> вместе с одной из статей Конституции Панамы, закрепившей, что для восстановления порядка и общественного спокойствия в случае его нарушения, правительство США имеет право действовать по всей территории Республики<sup>125</sup>.

Договор Хэя-Бьюно-Варилья закрепил, что Соединенным Штатам гарантируется вечное, неограниченное и постоянное пользование правами территориального верховенства (суверенитета)<sup>126</sup> на территории 10-мильной Зоны Канала<sup>127</sup>, а также на любой другой территории, землях, островах и водах, «какие могут оказаться необходимыми и подходящими для постройки, поддержания, эксплуатации, приведения в санитарное состояние и защиты названного канала» (ст. 2)<sup>128</sup> с правом в пределах городов Панама и Колон приобретать все земли, сооружения водные пространства или иную собственность (ст. 7) для цели, упомянутой в ст. 2. Договора - в целях обеспечить Штатам реализацию права принимать всякие меры и производить все работы по стоку и распределению воды, санитарии и канализации в целях оздоровления

---

<sup>121</sup> Как отмечает Уллоа А.Х.Б., «ссылаясь на условия Договора 1903 г., США постоянно вмешивались в дела Панамы, нарушали ее территориальное единство, экономику, культуру, правовую систему, и тем самым, - ее суверенитет» (Указ. автор. Правовой режим Панамского канала... С. 25). Исследователь В.А. Жуковский также обращает внимание на тот факт, что «Соединенные Штаты принимают... на себя... известного рода наблюдение за делами Панамской республики». См. Указ. автор. Панамский канал, его история и сооружение. С. 11

<sup>122</sup> Ст. 1 звучит так: «Соед. Штаты гарантируют и будут поддерживать независимость Панамской республики»

<sup>123</sup> В ст. 7 указывается: «...право и власть предоставляются Соед. Штатам в деле поддержания общественного порядка в городах Панама и Колон и в прилегающих к ним гаванях и территориях в случае, если бы Панамская республика, по мнению Соед. Штатов, оказалась неспособной поддержать такой порядок»

<sup>124</sup> Ст. 23 закрепляет: «Если когда-либо оказалось бы необходимым употребить вооруженные силы для ограждения безопасности или защиты канала или пользующихся им судов, или железных дорог и вспомогательных сооружений, то Соед. Штаты будут иметь право во всякое время и по своему усмотрению пользоваться в этих целях своей полицией и своими сухопутными и морскими силами и сооружать крепости»

<sup>125</sup> Нам представляется, что норма в конституции Панамы явилась следствием заключения Договора 1903 г., а именно вытекает из ст. 1, ст. 6 и ст. 23, приведенных выше

<sup>126</sup> Используется формулировка (напр., в ст. 2): «на вечные времена права пользования, занятия и контроля»

<sup>127</sup> «[Причем эти 10 миль] простираются на 5 миль с каждой стороны от центральной линии прохождения канала, который будет построен...» (ст. 2). Далее описываются границы этой территории – Зоны Канала

<sup>128</sup> Однако в договоре присутствует оговорка (ст. 3), согласно которой США будут реализовывать свои права «как если бы они были сувереном территории». Это доказывает, что суверенное право первоначально принадлежало Панаме, и, потеряв его, она потеряла независимость. С другой стороны, США формально-юридически не являются сувереном на территории Зоны Канала, поскольку используется указанная оговорка

мест, находящихся в зоне канала<sup>129</sup>. Ст. 8 устанавливает уступку со стороны Панамы в пользу США на собственность Новой компании Панамского канала и Панамской железной дороги – жизненно важного объекта, владение которым позволит устранить все неудобства при производстве работ. В числе прав и обязанностей, связанных с санитарными мерами, помимо уже указанных, стоит отметить обязанность городов Панамы и Колона подчиняться санитарным предписаниям США<sup>130</sup>, с одной стороны, и право Штатов своей властью принудить города к исполнению предписаний, с другой (ст. 7). Как справедливо отмечает Т.В. Ткачева, «Договор 1903 г. стал основанием для создания... колониального анклава на территории канала»<sup>131</sup>. Со стороны США гарантируется обязательство при ратификации соглашения выплатить 10 млн долларов, а по прошествии 9 лет – начать выплачивать по 250 тыс. долларов ежегодного возмещения (ст. 14).

Таким образом, рассмотренными международными договорами США не только обеспечили себе право территориального верховенства над всей зоной Канала для постройки собственно Панамского канала, но и устранили возможные препятствия для последующего извлечения доходов из него. Заключение указанных соглашений сказалось на скорых результатах деятельности – упрощение владения землёй и водами, централизация управления после проведения масштабных санитарных и подготовительных работ позволили построить канал в срок.

---

<sup>129</sup> См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение... С. 84

<sup>130</sup> Особый интерес представляет «Инструкция Санитарного надзора на Панамском перешейке» - акт административного характера, обеспеченный силой государства и регулирующий вопросы санитарии при производстве работ. Текст с некоторыми изъятиями в переводе В.Е. Ляхницкого под общей редакцией В.Е. Тимонова содержится в работе последнего. См. Мировой водный путь через Панамский перешеек... Приложение IV. С. 167-201

<sup>131</sup> См. Ткачева Т. В. Обсуждение в конгрессе США договора о Панамском канале 1977 г. // Вестник Югорского государственного университета. - 2006. - № 3. - С. 97

## **§4. Административное обеспечение работ. Организация рабочей силы и санитарно-технического надзора**

### **§4.1. Общая характеристика административного сопровождения деятельности**

Административное сопровождение деятельности определялось двумя обстоятельствами: во-первых, нормативными документами и реформами, которые проводились в целях централизации управления предприятием и недопущения возможных неудобств; во-вторых, противоречием полномочий и юрисдикций в отношении территории Зоны Канала, принадлежавшей США с 1903 г. как на правах территориального верховенства (суверенитета). В связи с этим попробуем остановиться на основных актах, связанных с формированием структурных элементов власти и управления на перешейке, а позже определим пути разрешения споров между ними.

Из видов деятельности, производимых при строительстве Панамского канала, можно выделить пять основных групп: а) собственно производство работ<sup>132</sup> (включая проектирование) по строительству; б) обеспечение и оборудование работ машинами в) оздоровление местности и городское устройство; г) организация и хозяйственное оснащение рабочей силы; д) осуществление гражданской администрации на территории Зоны Канала.

Хорошо известно, что Акт Конгресса США (Spooner Act<sup>133</sup>) от 28 июня 1902 года наделил Президента по строительству канала Президента Республики полномочиями (Autorízase) приобрести от имени США все права, привилегии и имущества Новой Кампании Панамского канала<sup>134</sup> (ст. 1). Кроме того, по этому акту Президент был уполномочен приобрести в вечное владение десятимильную земную полосу у Республики Колумбия вместе с правом пользования и распоряжения водами этого района (ст. 2). К правам, непосредственно

---

<sup>132</sup> В ходе сооружения Панамского канала были осуществлены практически все виды строительных работ: отрывка грунта, отсыпка плотин (в т.ч. Гатунской), дамб и насыпей, транспортировка грунта, взрывные и бурильные работы, отливка бетонных сооружений, сборка и установка металлических конструкций и машин, сооружение шлюзов и др. См. В.Е. Ляхницкий. Работы по сооружению Панамского канала... С. 7

<sup>133</sup> Expedida el 28 de julio de 1902 por el Congreso de los Estados Unidos de América. Citado en: Diogenes A. Arosemena G. Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Vol. I. P. 181-189

<sup>134</sup> «Autorízase al Presidente de los Estados Unidos para que, en nombre de ellos ... los derechos, privilegios, ... propiedades raíces, muebles, ... que la Compañía Nueva del Canal de Panamá»

вытекающим из указанных приобретений, можно, в частности, отнести право осуществлять строительство канала<sup>135</sup>, вечное право использовать в своих интересах Панамскую железную дорогу, всю полноту исполнительной и судебной власти в пределах подвластной территории<sup>136</sup>. Благодаря этому акту и последующим сделкам, как верно отмечал В.Е. Тимонов, территория, получившая название Canal Zone, стала «полной собственностью Соединённых Штатов, которые пользуются на ней всеми правительственными правами и преимуществами»<sup>137</sup>, несмотря на то, что правительство США сделалось собственником лишь «70% земли, входящей в состав Зоны»<sup>138</sup> (по площади).

Указанным актом Президент США в отношении осуществления Панамского канала наделялся следующими полномочиями: во-первых, общее управление Истмийской комиссией (в т.ч. назначение, избрание и отстранение членов, обеспечение надлежащих условий им для работы)<sup>139</sup>; во-вторых, наём инженеров (ст. 7), начальников и лиц, которые могут потребоваться («las personas que fueren necesarias»), и определение размера их вознаграждений и заработной платы (ст. 3); и, в-третьих, отдавать распоряжения, связанные с финансированием строительства<sup>140</sup>. Так, на основании текста статей 3 и 7 Акта<sup>141</sup> становится очевидно, что Комиссия, непосредственно занимающаяся вопросами строительства, была напрямую и полностью подотчётна Президенту, который

---

<sup>135</sup> Ст. 2 конкретизирует: «de excavar, construir, mantener perpetuamente, beneficiar y proteger en aquella zona un Canal» (вырыть, построить, вечно поддерживать, использовать и охранять в этом районе канал)

<sup>136</sup> «la jurisdicción ..., para dictar las providencias y reglamentos de policía y de higiene ... y para establecer los tribunales judiciales que convenga establecer allí y que fueren necesarios para la ejecución de tales providencias y reglamentos» (юрисдикцию ... издавать полицейские и санитарные постановления и правила ... и учреждать там такие судебные трибуналы, которые могут быть необходимы для исполнения таких постановлений и правил)

<sup>137</sup> См. В.Е. Тимонов. Мировой водный путь через Панамский перешеек. С. 23

<sup>138</sup> См. там же.

<sup>139</sup> См. об этом: В.Е. Ляхницкий. Работы по сооружению Панамского канала. С. 18-19

<sup>140</sup> Напр., в ст. 5 говорится: «Autorízase al Presidente para que ordene» (Президент настоящим уполномочен отдать распоряжение/приказ)

<sup>141</sup> В ст. 3 Акта говорится: «El Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico» (Президент, в лице Комиссии по Истмийскому каналу). Ст. 7 гласит: «nombrados y elegidos por él con acuerdo y consentimiento del Senado» (назначаемых и избираемых им [Президентом] с согласия и по согласованию с Сенатом). Там же упоминается, что «En todo asunto, la Comisión estará bajo la dirección y orden del Presidente, a quien ... informes minuciosos y completos de todos sus actos y procedimientos» (Комиссия во всех вопросах находится под руководством и распоряжением Президента, которому она должна ... представлять полные и исчерпывающие отчеты обо всех своих действиях и процедурах)

контролировал её деятельность и отдавал конкретные распоряжения как верховный руководитель Панамским предприятием.

Перед американским правительством существовала трудная правовая проблема: во главе технической службы по строительству Канала стоял главный инженер (Chief Engineer)<sup>142</sup>, зависящий от Истмийской комиссии Канала<sup>143</sup>, гражданское управление осуществлялось губернатором, панамская железная дорога находилась под отдельной администрацией во главе с Председателем правления, а все распоряжения по сооружению Канала были предоставлены Военному Министру<sup>144</sup>. Джон Фрейзер в своей работе «Panama and what it means»<sup>145</sup> описывает недостатки существовавшей тогда иерархии власти: слишком много идей не позволяли двигаться прогрессу, споры об объёме власти доводили до того, что начальники порой мешали друг другу, отдавали противоположные приказы, чем вызывали недовольство инженеров и рабочих<sup>146</sup>. Стоит добавить, что неудобства доставляло и первоначальное нахождение Истмийской Комиссии в 3 000 миль от канала<sup>147</sup>. В Гражданском процессуальном кодексе Зоны Канала 1907 г.<sup>148</sup> (sec. 272) указывается, что на Панамском перешейке находятся земли, «право собственности на которые, как утверждается, принадлежит либо правительству Соединенных Штатов, либо Комиссии по Истмийскому каналу, либо Панамской железнодорожной компании»<sup>149</sup>. Указанное положение вещей показывает, что на момент 1907 г. из

---

<sup>142</sup> Первым главным инженером был Джон Ф. Уоллес. See about it: Abdulhafedh, Azad. The Panama Canal: A Man-Made Engineering Marvel. Azad Abdulhafedh // International Journal of Social Science and Humanities. Vol. 5, Issue 1, January - March 2017. P. 327

<sup>143</sup> Такой вывод можно сделать на основе архивных документов. Годовой отчёт Истмийской комиссии состоял в том числе и из рапорта главного инженера. См.: Annual report of the Isthmian Canal Commission for the year ending December 1, 1905, Washington: Government printing office. - 1906. P. 108-132

<sup>144</sup> See instructions to the first Isthmian Canal Commission: J. Saxon Mills. The Panama Canal... P. 115

<sup>145</sup> See Fraser, John Foster. Panama and what it means / by John F. Fraser. Cassel and Company, LTD London, New York, Toronto and Melbourne. Reprinted April and May 1913. P. 13

<sup>146</sup> «There were too many ideas for progress. Contrary orders caused trouble. Discontented employees appealed from one member of the executive to another» (Для прогресса было слишком много идей. Противоположные приказы приводили к неприятностям. Недовольные сотрудники обращались от одного члена исполнительной власти к другому). Ibidem

<sup>147</sup> См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение. С. 181

<sup>148</sup> Цитируется по Code of Civil Procedure of the Canal Zone. War Department, Isthmian Canal Commission. March 22, 1907. Washington: Government Printing Office, 1907

<sup>149</sup> «lands are situated, the title of which is claimed to be either in the United States Government, the Isthmian Canal Commission, or the Panama Railroad Company». См. там же. P. 59

права территориального верховенства (суверенитета) над Зоной Канала вытекали правомочия собственников сразу для трёх субъектов, что, вероятно, приводило к юрисдикционным противоречиям между ними.

Известно, что некоторые деления Истмийской комиссии, органы власти и управления, должностные лица Зоны Канала и Соединённых Штатов имели полномочия по изданию актов административного характера. В ст. 330 ГПК Зоны Канала 1907 г. указывается, что, в частности: глава администрации (Chief Executive), муниципальная корпорация (municipal corporation), исполнительная власть территории Республики Панама издавали акты; приказы (order) (ст. 1) могли исходить как от главы администрации, так и от Президента, Правительства<sup>150</sup>, Конгресса (в т.ч. одной из его палат) США, легислатуры (которая может быть предусмотрена для Зоны), а также от Истмийской Комиссии.

#### §4.2. Организация Истмийской Комиссии по Панамскому каналу

Уже в Акте Конгресса мы видим некий эскиз новой Истмийской комиссии для постройки канала при военном министерстве – в ст. 7 Акта указывается, что один из членов назначается председателем Комиссии, четыре из семи комиссаров должны быть сведущими в инженерной науке («*versadas en la ciencia de la ingeniería*»), один – являться офицером армии США, а ещё один – офицером ВМФ США<sup>151</sup>. Комиссия была учреждена президентом 29 февраля 1904 года для ведения подготовительных работ<sup>152</sup>. Отметим, что таких комиссий за всё время существовало несколько, и имели они различные задачи и цели. Первые три называются «*For Preliminary Surveys and Recommendations*» (Для предварительных обследований и рекомендаций): 1872 г. – «*First Commission*»; 1897 г. – «*Nicaraguan Canal Commission*»; 1899 г. – «*Isthmian Canal Commission*». Последующие создаются уже «*For Canal Construction*» (для строительства

---

<sup>150</sup> От департаментов правительства США могли исходить официальные документы. См. п. 9 ст. 330 ГПК ЗК

<sup>151</sup> См. ст. 7 указанного Акта

<sup>152</sup> See about it: Arosemena G., Diógenes A. Breviario histórico sobre el problema canalero / Diógenes A. Arosemena G. Imp / Ed.: Panamá: Litho Garso, 1999. P. 17-18

канала): в 1904 г.; 1905 г.; 1907 г. соответственно<sup>153</sup>. На момент 1910 г. Истмийская Комиссия состояла из следующих делений: Строительно-Инженерного Департамента<sup>154</sup>, Санитарного Департамента, Департамента Гражданского Управления, Судебной и Секретарской частей. Рассмотрим на примере строительно-инженерного департамента устройство Комиссии по каналу.

Строительно-Инженерный Департамент – самый значительный по количеству компетенции и наиболее структурированный из всех – состоит из специальных частей, сфера ведения которых сводится к финансовому обеспечению и регулированию строительства. Казначейская часть Департамента ответственна за практическую часть финансовых вопросов – производство уплат на Перешейке: выдача заработной платы<sup>155</sup>, финансирование инфраструктуры Зоны Канала – гостиниц, столовых и магазинов Комиссии. Казначейская часть коррелирует сферой ведения со Счетоводной частью<sup>156</sup>. Последняя осуществляет общее и специальное счетоводство Комиссии: рассматривает счета, предъявляемые к уплате; классифицирует и подсчитывает расходы; составляет и проверяет отчёты<sup>157</sup>; инспектирует счетоводство всех служащих; отмечает неисполнение рабочими обязанностей, порчу имущества и нарушение правил экономного расходования; а также рассматривает ходатайства рабочих о вознаграждении за увечье.

---

<sup>153</sup> See Bishop, Joseph Bucklin. *The Panama Gateway: illustrated / by Joseph Bucklin Bishop*. - New and revised edition. - Charles Scribner's Sons, 1915. P. 425-427

<sup>154</sup> Строительно-Инженерный департамент (Department of Construction & Engineering) включал в себя следующие специальные части: Казначейскую (Disbursing Officer), Счетоводную (Examiner of Accounts), Квартирмейстерскую (Chief Quartermaster), Интендантскую (Subsistence Department), Механическую (Mechanical Division Superintendent) и Закупочную (General Purchasing Officer, находится на территории США) части. См. *General organization of Isthmian Canal Commission, August 1910 // Annual Report of the Isthmian Canal Commission for the year ending June 30, 1910, Washington: Government printing office. – 1910. Plate 138.*

<sup>155</sup> От принадлежности рабочих к золотому или серебряному списку зависела форма заработной платы: золотом или серебром. Подробнее об этом см. В.Е. Тимонов. *Мировой водный путь через Панамский перешеек*. С. 25

<sup>156</sup> На наш взгляд, Счетоводная часть принципиально отличается от Казначейской своей сферой ведения: если Казначейская практически осуществляет выплаты и регулирует финансирование, то Счетоводная предназначена для более формальных действий – формулирование отчетов и подведение итогов в расходах. На такую мысль нас натолкнул отчёт Комиссии за 1912 г. См. *Annual Report of the Isthmian Canal Commission for the year ending June 30, 1912, Washington: Government printing office. – 1912. P. 54-58*

<sup>157</sup> Казначейская часть была подотчётна Счетоводной. См. В.Е. Тимонов. *Указ. соч.* С. 25

Квартирмейстерская часть также прямым образом связана с финансовой деятельностью на перешейке – она занимается не только постройкой и ремонтом зданий; покупкой, хранением, выдачей всех материалов; но и наймом рабочих и их помещениями. Именно квартирмейстерская часть обеспечивает служащих необходимыми условиями отдыха в связи с помещениями. Снабжением пищей и съестными припасами рабочих занимается Интендантская часть<sup>158</sup>. Закупочная часть, находящаяся в Вашингтоне, приобретает в США все материалы, необходимые для Квартирмейстерской части, а также регулирует вопрос рабочей силы «золотого списка» - из списков кандидатов заполняет все вакансии служащих<sup>159</sup>.

Отдельно стоит отметить Санитарный Департамент, потому что во многом именно благодаря ему удалось провести важнейшие мероприятия по улучшению климата и приспособлению окружающей среды под активные производственные работы на перешейке<sup>160</sup>. Такой вывод можно сделать, во-первых, на основе сохранившихся регулярных отдельных отчётов указанного департамента<sup>161</sup>, во-вторых, из экономических соображений – по расходам на 1 Марта 1910 г. Санитарный департамент уступал лишь Инженерно-Строительному<sup>162</sup>, и, в-третьих, принимая во внимание правовой аспект – существование Инструкции Санитарного надзора на Панамском перешейке<sup>163</sup>. Санитарный департамент имел две отраслевых части: медицинскую и санитарную службы (*service*), которые, в свою очередь, включали в себя подразделения (*divisions*) по территориальному признаку<sup>164</sup>.

#### §4.3. Аппарат управления Зоны Канала как квазигосударственного образования

---

<sup>158</sup> Примечательно, что питание в гостиницах по льготной цене предоставлялось только служащим «золотого списка». Европейские рабочие кормились в обычных столовых, а вест-индские – в особых кухнях, полное дневное пропитание из которых выдавалось в собственную посуду каждого. См. там же. С. 27

<sup>159</sup> См. там же. С. 28

<sup>160</sup> См. Кандауров П.Д. Панамский канал, его история и современное положение. С. 16

<sup>161</sup> See e.g., Annual Report of the Department of Sanitation of the Isthmian Canal Commission for the Year 1907, W. 73.6/1: War Department, Isthmian Canal Commission. - 1908. - 78 p.

<sup>162</sup> См. С.И. Новаковский. Указ. соч. С. 220-221

<sup>163</sup> See An Act to provide sanitary rules and regulations for the Canal Zone, Isthmus of Panama, and for the enforcement thereof // Laws of the Canal Zone, Isthmus of Panama enacted by the Isthmian Canal Commission. 1905. P. 69-76. См. также в переводе на русский язык. В.Е. Тимонов. Указ. соч. Приложение IV. С. 167-201

<sup>164</sup> See Annual Report of the ICC. 1910. Plate 148

Чтобы сформировать представление о том, что из себя представляет Зона Канала, выкупленная Соединёнными Штатами у Панамы по договору 1903 г., необходимо обратиться к документам и нормативным правовым актам, регулирующим политико-правовую жизнь на данной территории.

Известен Акт о судеустройстве и судопроизводстве в Зоне Канала, на Панамском перешейке и в других целях<sup>165</sup>, который устанавливает основы судебной системы Зоны Канала. Именно в этих учреждениях решались споры между рабочими и предприятиями при строительстве Канала, между гражданами, проживающими на перешейке. Так, ст. 1 закрепляет, что судебная власть осуществляется Верховным судом (Supreme Court) Зоны Канала, окружными (circuit) и муниципальными (municipal) судами, а также иными специальными органами, создание которых дозволяется законом. Постоянно действующий сессионный (ст. 6) Верховный суд рассматривает дела по первой инстанции для выдачи приказов (ст. 9)<sup>166</sup> и в апелляционном порядке (ст. 8) пересматривает решения окружных судов (ст. 10); имеет право издавать судебные акты (ст. 11). Окружные суды организационно схожи с Верховным судом, действуют в трёх судебных округах (ст. 22); рассматривают по первой инстанции целый ряд гражданских и уголовных дел (ст. 24), а также пересматривают в апелляционном порядке дела муниципальных судов и судов низшей инстанции в округах (ст. 25). При Верховном и окружных судах присутствуют Маршалы, назначаемые Истмийской комиссией (ст. 17 и ст. 28), в обязанности которых входит обслуживание судебных процессов и судопроизводства в целом. Система муниципальных судов создаётся в соответствии с муниципалитетами (ст. 29). Муниципальные суды рассматривают по первой инстанции мелкие правонарушения и преступления, а также споры по гражданским искам по остаточной компетенции (ст. 31). Примечательно, что в обязанности муниципального судьи входило проведение расследования, участие

---

<sup>165</sup> See An Act to provide for the organization of a judiciary and the exercise of judicial powers in the Canal Zone, Isthmus of Panama, and for other purposes // Laws of the Canal Zone... P. 3-12

<sup>166</sup> Выдаются «writs of Mandamus, Certiorari, Prohibition, Habeas Corpus, Quo Warranto, in cases warranted by the principles and usages of law»

в предварительном следствии, арест подозреваемого и передача обвиняемого под стражу маршалу. Существовал институт прокурора (attorney) Зоны Канала, который назначался Комиссией и действовал в качестве юридического советника губернатора Зоны; поддерживал государственное обвинение по всем уголовным делам в судах Зоны Канала (ст. 39) и имел право назначать себе заместителей (ст. 40). Исходя из нормы ст. 21 и ст. 30, определяющих назначение судей Верховного, окружных и муниципальных судов губернатором Зоны Канала, можно сделать вывод о сильной зависимости судебной власти от администрации, что свидетельствует о недостаточной развитости судебной системы. Однако наличие даже такой судебной власти, несомненно, помогало быстро и качественно разрешать конфликты, возникавшие при строительстве Панамского канала.

Рассматривая другие нормативные акты, можно остановиться на полномочиях губернатора Зоны, назначаемого Президентом США (ст. 3 Акта, предусматривающего организацию исполнительной власти в Зоне Канала на Панамском перешейке<sup>167</sup>), поскольку в дальнейшем должности губернатора и председателя Комиссии будут совмещены для упрощения контроля за производством работ со стороны США и в порядке централизации руководства предприятием. Так, губернатор: 1) является главой исполнительной власти в Зоне Канала от имени Президента и по поручению США; 2) сохраняет владение территорией Зоны<sup>168</sup> и обеспечивает проведение всех судебных разбирательств по распоряжению правом собственности по отношению к Зоне канала; 3) следит за исполнением законов и обязанностей со стороны должностных лиц; 4) выступает в Комиссии с законодательной инициативой, контролирует её деятельность, надзирает за исполнением её планов и отчитывается перед ней; 5) руководит строительством всех общественных работ и сооружений правительства Зоны Канала и контролирует их производство. Единоличность его

---

<sup>167</sup> See An Act to provide for the organization of the executive branch of the government of the Canal Zone, Isthmus of Panama // Laws of the Canal Zone... P. 52-68

<sup>168</sup> Включая государственные земли, движимое и недвижимое имущество на перешейке (кроме Панамской железной дороги)

власти (а особенно после реформы 1907 г., когда пост губернатора был совмещён с постом Председателя Комиссии и главного инженера) позволяла быстро реагировать на возможные изменения в условиях строительства, с одной стороны, и, путём централизации и большей подотчётности, повысить уровень дисциплины на производстве, с другой.

Если учитывать остальные нормативные правовые акты и кодексы (например, тот же ГПК Зоны Канала, УК<sup>169</sup>, УПК<sup>170</sup>, Акт об организации муниципальных органов власти<sup>171</sup>), то можно сделать вывод о наличии на территории Зоны Канала не только органов публичной власти, но и достаточно развитой правовой системы (с вытеснением испанского права англо-американской системой *common law*)<sup>172</sup>. Однако отсутствие суверенитета, которое, как известно из ст. 3 принадлежит Соединённым Штатам «как если бы они были сувереном территории» доказывает, что Зона Канала представляла собой квазигосударственное образование, во-первых, незаконно отобранное у суверенного владельца; во-вторых, зависимое не только от Губернатора Зоны и Истмийской Комиссии, но и от США и лично от Президента Соединённых Штатов; и, в-третьих, сформированное для конкретной цели – завершить строительство канала через Панамский перешеек и извлекать из него огромные доходы.

---

<sup>169</sup> See Penal Code of the Canal Zone, Isthmus of Panama // Laws of the Canal Zone... P. 83-159

<sup>170</sup> See Code of Criminal Procedure for the Canal Zone, Isthmus of Panama // Laws of the Canal Zone... P. 159-227

<sup>171</sup> See An Act to provide for the organization of Municipal Governments in the Canal Zone, Isthmus of Panama // Laws of the Canal Zone... P. 29-52

<sup>172</sup> See The common law zone in Panama: a case study in reception, with some observations on the relevancy thereof to the Panama Canal Treaty controversy / by Wayne D. International American university press - San-Juan (Puerto Rico). Cop. 1977. P. 94-99

## §5. Регулирование трудовых отношений. Правовой статус рабочих

Характеристика трудовых отношений в годы французской кампании была приведена нами ранее. В данной части исследования на основе имеющихся документов и материалов мы постараемся проанализировать взаимоотношения рабочей силы и предприятия по строительству канала, охарактеризовать правовое положение служащих, занятых в производстве, а также управляющих и представителей бюрократического аппарата.

Для начала отметим, что к 1910 г. сформировался весьма разнообразный национальный состав рабочих. Трудящихся представляли, прежде всего, вест-индийские негры<sup>173</sup>, итальянцы<sup>174</sup>, испанцы<sup>175</sup>, греки<sup>176</sup>, колумбийцы, а также небольшая часть армян, турок и французов. Общее число рабочей силы, достигавшее в годы американской кампании 40 000 человек<sup>177</sup>, было разделено на две обособленные группы – служащих золотого и серебряного списка – по гражданскому признаку. Критерием для такого разделение служила расценка вознаграждения за труд и форма оплаты (месячная или по часам соответственно). Так, вознаграждение, исчислявшееся в американской валюте (американские доллары), было более высоким. Отсюда рабочие, получавшие заработную плату американскими долларами, называются членами «золотого списка». Серебряная (панамская) расценка была вдвое меньше, поскольку выплачивалась в панамских долларах, в два раза более дешёвых, чем американские<sup>178</sup>. К «золотому списку»

---

<sup>173</sup> После ликвидации французской кампании на перешейке осталось около 700 рабочих вест-индской национальности. Ряд исследователей отмечают в них качества, отрицательно повлиявшие на уровень производительности труда: «the demand for labor exceeded the supply, and the West Indians were convinced that the canal could not be built save through their aid. Their natural vanity and high sense of self-importance were greatly enhanced by this belief» (Спрос на рабочую силу превышал предложение, и вест-индийцы были убеждены, что канал можно построить только с их помощью. Их природное тщеславие и высокий уровень собственной важности значительно усиливались этой верой). See about it: J.V. Bishop. *The Panama Gateway*. P. 299-300

<sup>174</sup> Итальянцы не обладали достаточной выносливостью, и, кроме всего, с трудом привыкали к местному климату, поэтому так же показали неутешительные результаты. См. С.И. Новаковский. Указ. соч. С. 210

<sup>175</sup> Испанцы были наиболее выносливыми и работали с наибольшей производительностью (во многом благодаря улучшению климата), поэтому для их вербовки были посланы специальные агенты, обещавшие им привилегированные условия труда и отдыха. Об этом см. там же. С. 210-211

<sup>176</sup> Аналогично испанцам греки были одними из лучших. См. Кандауров П.Д. Указ. соч. С. 39

<sup>177</sup> См. Итурральде Ш.О.Э. Панамский канал в российской историографии... С. 95

<sup>178</sup> См. В.Е. Ляхницкий. Работы по сооружению Панамского канала. С. 257-258

относились только граждане Соединённых Штатов, хотя изначально туда входили и европейцы<sup>179</sup>.

Известно о косвенном участии женщин<sup>180</sup> в строительстве Панамского канала – в качестве учителей в школах Зоны Канала, клерков, секретарей, медсестёр. В целом их заработная плата была значительно ниже, чем у мужчин, выполняющих аналогичную работу<sup>181</sup>. Это обстоятельство, а также и проблемы с трудоустройством женщин на территории Зоны Канала при конкретно-историческом подходе к рассмотрению проблемы кажутся вполне обоснованными, учитывая представления американского общества начала XX в. о роли мужчин и женщин в обществе.

Для найма рабочих были организованы процедуры вербовки, которые предпринимались непродолжительное время в странах Европы и на различных островах Вест-Индии<sup>182</sup> и прекратились за ненадобностью, ввиду большого количества желающих наняться по собственной инициативе<sup>183</sup>. Было установлено два основных требования при приёме на работу: 1) удовлетворительное состояние здоровья<sup>184</sup>; 2) соответствие возрасту от 20 до 45 лет по общему правилу<sup>185</sup>. Однако существовали и дополнительные требования для квалифицированных служащих (*skilled labor*) «золотого списка». Помимо обязательного наличия американского гражданства, был установлен практический ценз (т.е. наличие опытности в определённом специальном деле)<sup>186</sup>. Для удовлетворения этому цензу рабочий должен был предоставить удостоверение о прежней службе и заполнить специальный бланк-резюме (*curriculum vitae*). Согласно доктрине «найма по желанию» [*employment «at-*

---

<sup>179</sup> See J. Saxon Mills. *The Panama Canal...* P. 169

<sup>180</sup> Значительная часть из них была привлечена в качестве жен и дочерей мужчин, работающих на канале. See *The Canal Builders...* J. Greene. P. 109

<sup>181</sup> See *The Panama Canal*. By S. Currie. P. 49

<sup>182</sup> See *The Panama Canal*. F.J. Haskin. P. 157

<sup>183</sup> *Ibid.* P. 158

<sup>184</sup> Служащие проходили медицинский осмотр единожды при приёме на работу перед посадкой на судно. См. В.Е. Ляхницкий. *Работы по сооружению Панамского канала...* С. 260

<sup>185</sup> Для ряда «специализированных» рабочих и служащих (напр., речников, гидрографов, телеграфистов, агентов полиции и пожарных) устанавливалась норма в 20-40 лет. См. В.Е. Ляхницкий. Цитированное сочинение. С. 260-261

<sup>186</sup> См. там же. С. 261

will»] отношения между работодателем и работником в США регулировались трудовым договором<sup>187</sup>, основанном на принципе свободы договора, основной чертой которого являлась возможность любой стороны в любой момент расторгнуть трудовые отношения без причины<sup>188</sup>. В условиях найма указывался его срок (как правило, 6-7 лет), и за каждым отдельным рабочим закреплялось право «в любой момент отказаться от места и получить расчет»<sup>189</sup>. Рабочим присваивался определённый медный номерной знак, который служил удостоверением личности и платёжным сертификатом (pay certificate)<sup>190</sup> при реализации ими своих прав.

Впрочем, привилегированное положение рабочих «золотого списка» с лихвой компенсировало предъявленные к ним требования. В частности, американские граждане при работах на Канале имели гарантированную продолжительность дня в 8 часов, месячную оплату труда, лучшие условия труда и отдыха<sup>191</sup>, а также могли получать особые награды<sup>192</sup>. Кроме того, по сохранившимся документам мы видим, что в департаменте Гражданского Управления, а также в Казначейской и Счетной части количество рабочих-американцев превышало в несколько раз число служащих «серебряного списка»<sup>193</sup>, что позволяет сделать предположение о наличии негласных ограничений для европейцев при приёме на работу в установленные департаменты. Эта гипотеза подтверждается данными того времени: «[среди тысяч рабочих и служащих работает] только 2% американцев, занимающих

---

<sup>187</sup> См. Бернам, Уильям. Правовая система США = Introduction to the Law and Legal System of the United States / Уильям Бернам; науч. ред.: Власихин В. А.; [пер. с англ.: Александров, А. В. и др.]. - Москва: Новая юстиция, 2006 (Можайск (Моск.обл.): Можайский полиграфкомбинат). С. 963

<sup>188</sup> См. Сыченко, Елена Вячеславовна. Трудовое прав зарубежных стран: Франция, Германия, США, Китай и Япония: учебное пособие / Е.В. Сыченко. - Москва: Проспект, 2021. С. 48

<sup>189</sup> См. В.Е. Ляхницкий. Работы по сооружению Панамского канала... С. 260

<sup>190</sup> Этот номерной знак был необходим для получения заработной платы. Об этом см. В.Е. Ляхницкий. Цитированное сочинение. С. 262

<sup>191</sup> See about it: J.V. Bishop. The Panama Gateway. P. 278-279

<sup>192</sup> За три года непрерывной безупречной службы служащие получали специально учреждённую медаль Панамского канала, которая ежегодно (сверх отработанных трёх лет) дополнялась звеньями. См. В.Е. Ляхницкий Работы по сооружению Панамского канала... С. 262

<sup>193</sup> К примеру, число служащих «золотого списка» в Счетной части составляет 101 человек, тогда как от мастеровых серебряного списка там было представлено лишь 5 рабочих. См. С.И. Новаковский. Указ. соч. С. 213

высшие административные и технические места»<sup>194</sup>. Фредерик Дж. Хаскин сообщал, что «директивная, контрольная и механическая работа по строительству канала выполнялась американцами» и «квалифицированные рабочие были американскими гражданами»<sup>195</sup>. Деление рабочих на списки предопределяло характер труда: если канцелярские, инженерные должности высокого уровня, квалифицированный труд и труд во вспомогательных отраслях, как правило, предназначались для американцев, то низкоквалифицированный ручной труд выполнялся дешёвой рабочей силой из европейцев, эмигрантов и местного населения.

Условия труда и отдыха. Продолжительность рабочего дня и заработная плата устанавливалась особыми актами Конгресса<sup>196</sup> и формально составляла 8 часов<sup>197</sup>, однако, как уже указывалось выше, данное условие фактически выполнялось только для американских служащих. Чернорабочим иностранцам устанавливался рабочий день в 9, а порой и в 11 часов. На наш взгляд, тому способствовала и почасовая форма оплаты труда, которая, с одной стороны, позволяла обходить строителям канала лимит продолжительности рабочего дня и вводить двойные и тройные смены<sup>198</sup>, а с другой стороны, повышала материальную заинтересованность европейских рабочих в труде, стимулируя их получать больше заработной платы. Абсолютно для всех работников (в т.ч. и Главного инженера) трудовой день начинался в 7 часов утра и длился с полуденным отдыхом<sup>199</sup> до 5 часов вечера. Доставка рабочей силы из посёлков

---

<sup>194</sup> Цитата с дополнением. См. Тверской П.А. Предстоящее открытие Панамского канала (Письмо из Америки) //Вестник Европы. 1913. Июль. Книга № 7. СПб., С. 302

<sup>195</sup> See The Panama Canal. F.J. Haskin. P. 146

<sup>196</sup> Так утверждают многие исследователи. См., напр. С.И. Новаковский. Указ. соч. Там же. С. 212. См. также. В.Е. Тимонов. Мировой водный путь через Панамский перешеек. С. 26

<sup>197</sup> В начале XX в. в США действовала резолюция Габриэля Эдмонстона 1884 года о восьмичасовом рабочем дне. See about it: May Day: A Short History of the International Workers' Holiday, 1886-1986. Philip Sheldon Foner Illustrated. International Publishers, 1986. P. 16

<sup>198</sup> См. В.Е. Ляхницкий. Работы по сооружению Панамского канала... С. 261

<sup>199</sup> Из обеденного отдыха (11:00-13:00) часто вычитали время на дорогу, потраченное рабочими перед началом трудового дня. См. там же.

по фронту Канала до непосредственного места работы производилась поездами в установленное время по расписанию<sup>200</sup>.

Размер заработной платы зависел напрямую от четырёх факторов: во-первых, от национальности и гражданства рабочего (в т.ч. от принадлежности к известному списку); во-вторых, от наличия обучения и квалификации; в-третьих, от места в иерархии управления; и, наконец, в-четвёртых, от продолжительности работы на канале. Известно, что «жалование увеличивается ежегодно на 5%»<sup>201</sup>. Предусматривалось увеличение зарплаты на 50% при сверхурочных работах и занятости в праздничные дни<sup>202</sup>. Чернорабочие получали меньше всего<sup>203</sup>; минимальную заработную плату получали чернорабочие из местного населения, не занимавшие никакого положения в иерархии управления. Их заработная плата равнялась 10 коп./час. Чтобы наглядно показать влияние расового и национального факторов на размер заработной платы, укажем, что белые чернорабочие получали в два, а белые мастеровые – в три раза больше денег, чем «цветные»<sup>204</sup>. Наличие квалификации (в зависимости от уровня) обеспечивало преимущество в объёме заработной платы минимум в два-три раза<sup>205</sup>, а то и в пять-шесть раз<sup>206</sup>. Представители администрации получали, в зависимости от статуса и положения во властной иерархии, наибольший доход – от 480 руб. в год (для представителей низшей администрации), до 24 000 – 28 000 руб. в год (члены Истмийской Комиссии<sup>207</sup>, заведовавшие целыми частями или отделениями Департаментов). Максимальный оклад имел председатель и

---

<sup>200</sup> Один из таких же поездов, видимо, осуществлял ежедневную поставку продуктов питания в отели, продовольственные дома и частные дома рабочих. См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение; См. также В.Е. Ляхницкий. Работы по сооружению Панамского канала... С. 261

<sup>201</sup> См. П.Д. Кандауров. Панамский канал, его история и современное положение. С. 38

<sup>202</sup> См. В.Е. Ляхницкий. Указ. соч. С. 262

<sup>203</sup> Белые европейцы получали 32-40 коп. в час (дневной заработок 2½-3½ руб.), а вест-индские негры – 14-20 коп./час. См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение. С. 212

<sup>204</sup> В дополнение к сноске выше, приведём: мастеровые из белых получали за час работы 1-1,3 руб., тогда как часовая работа цветных мастеровых оплачивалась 30-50 копейками. См. В.Е. Ляхницкий. Указ. соч. С. 245

<sup>205</sup> Например, помощники машинистов и слесари получали 80 коп. ежечасно. См. П.Д. Кандауров. Панамский канал, его история и современное положение. С. 38

<sup>206</sup> 480 рублей в месяц (или примерно 2,1 руб. в час) получали машинисты на экскаваторах и паровозах. См. С.И. Новаковский. Панамский канал и его мировое значение... С. 214

<sup>207</sup> Об Истмийской Комиссии см. там же. С. 177-181

главный инженер<sup>208</sup> – около 30 000 руб. в год. В целом для представителей «золотого» списка оплата труда на канале была установлена на 50% выше, чем оплата за ту же работу в Штатах<sup>209</sup>.

Рабочим от Квартирмейстерской части Строительно-Инженерного Департамента Истмийской Комиссии канала безвозмездно предоставлялись в пользование квартиры<sup>210</sup> с бесплатным электрическим освещением, некоторой мебелью, дистиллированной водой и необходимым инвентарем. Однако данное условие, как справедливо отмечает Стивен Карри<sup>211</sup>, было актуально лишь для служащих «золотого» списка<sup>212</sup>. Дискриминация европейцев и чёрных рабочих достаточно ярко проявлялась и в характере предоставляемого жилья. Известно, что большинство рабочих «серебряного» списка жило в небольших многоквартирных доходных домах и даже бараках на 30-50 человек; тогда как рабочие-американцы, поддерживающие дискриминационную политику в отношении негров<sup>213</sup>, получали комфортабельные квартиры со всеми условиями<sup>214</sup> и социальными благами<sup>215</sup>.

Отсутствие крупных конфликтов при наличии кажущегося противоречия между представителями обоих списков с таким контрастным правовым статусом объяснялось следующими положениями. Во-первых, служащие «золотого» списка получали на перешейке увеличенную заработную плату (в сравнении с работой в США) и пользовались привилегированным статусом, следовательно,

---

<sup>208</sup> До реформы 1907 года, объединившей эти две должности, известно, что Председатель (Chairman) Theodore P. Shonts, получал зарплату в два раза большую – 30 000\$ (или 58 000 руб.) в год. После реформы соединённые должности занял Lieutenant-Colonel George W. Goethals (Джордж Готальс). See about it: J.B. Bishop. *The Panama Gateway*. P. 427

<sup>209</sup> See *The Panama Canal*. F.J. Haskin. P. 147

<sup>210</sup> Служащим «золотого списка» исходя из их положения предоставлялись казенные квартиры, часть из которых осталась после французской кампании, часть из которых была построена (до 1908 г.) Комиссией для привлечения рабочей силы. Примечательно, что в зависимости от семейного положения рабочего ему выделялось жилое помещение либо для «холостых» (стоимость постройки составляет около 250-500 долларов), либо для «семейных» (стоимость в 3-5 раз больше). Подробнее об этом см.: В.Е. Тимонов. *Мировой водный путь через Панамский перешеек*. С. 25-26

<sup>211</sup> See *The Panama Canal*. By S. Currie. P. 49

<sup>212</sup> About «Gold Roll» see *ibid.* P. 50-51

<sup>213</sup> Один белый работник сказал: «We do not feel inclined to work on a level basis with a negro» (мы не склонны работать на равных с неграми). Подробнее см. *The Canal Builders...* J. Greene. P. 98

<sup>214</sup> See *The Panama Canal*. By S. Currie. P. 51

<sup>215</sup> Практиковалось внедрение американских развлечений и обычаев в Зону Канала. Существовала даже своя бейсбольная команда. Об этом см. «Clubs, Music, and Baseball». *Ibid.* P. 51-52

опасались потерять рабочее место и указанный статус в условиях конкуренции, что и избавляло их от нужды вступать в лишние конфликты с неграми. Во-вторых, несмотря на дискриминацию темнокожих рабочих, использование формулировок «золотой» и «серебряный» списки<sup>216</sup> (вместо «чёрные» и «белые» рабочие) сбавляло накал расовых противоречий. В-третьих, возможные сбережения темнокожего рабочего в несколько раз превышали заработную плату, которую он получал на родине<sup>217</sup>, что, с одной стороны, выступало очевидным экономическим стимулом и вкупе с почасовой оплатой труда сохраняло заинтересованность в результатах работы на высоком уровне, и, с другой стороны, вынуждало его сдерживать возможное недовольство под страхом потери заработка. И, наконец, в-четвёртых, сравнительная развитость правовой системы Зоны Канала, наличие судов и органов разрешения споров, формировало из конфликтующих, на первый взгляд, представителей разных слоёв общества, законопослушными гражданами Зоны, покладистыми рабочими предприятия и расчётливыми гражданами-капиталистами в случае возвращения в родное государство после сооружения канала<sup>218</sup>.

---

<sup>216</sup> Идея о такой «замене» принадлежит сотруднику Комиссии Е. Дж. Вильямсу. See The Panama Canal. F.J. Haskin. P. 161

<sup>217</sup> Некоторые даже «сколачивали» себе значительные состояния и отправлялись на родину обратным рейсом, проработав незначительное время. See The Panama Canal. F.J. Haskin. P. 155-156

<sup>218</sup> Ibid. P. 163

## Заключение

Претворение в жизнь проекта строительства Панамского канала, разумеется, стало возможным прежде всего благодаря развитию производительных сил Франции и США – государств, участвующих в сооружении. Однако без надлежащего правового сопровождения такой деятельности, а именно: во-первых, без обретения государством-строителем полноты правомочий собственника над Зоной Канала путём заключения ряда международно-правовых соглашений и договоров; во-вторых, без отлаженного административного регулирования отношений руководящих органов и нижестоящих лиц, непосредственно управляющих процессом строительства; в-третьих, без создания достойных условий труда и отдыха рабочим на предприятиях, организации рабочей силы в артели и предоставления им материальных и процессуальных гарантий на производстве; – ожидать завершения процесса в срок и с разумными финансовыми расходами пришлось бы едва ли.

Безусловно, ошибки французской кампании Ф. Лессепса, произошедшие не только по его вине, наложили отпечаток на будущих строителей канала и буквально подготовили им план действий по реализации намеченных целей. Соединённые Штаты действовали очень слаженно: начав с международно-правовых отношений, когда они насильно отделили Панаму от Колумбии и заключили с ней кабальный договор 1903 г., оторвав от государства большой кусок земли; не отступая от своих якобы «законных интересов», Штаты вынудили продать себе французское предприятие и свою же железную дорогу в три раза дешевле себестоимости; поддерживая дискриминационное неравенство рабочих на предприятиях, США поощряли развлечения своих граждан, не уделяя столько внимания простым, неквалифицированным рабочим.

Однако стоит признать, что именно Америке удалось достроить Панамский канал, о котором человечество «мечтало» более четырёхсот лет. И произошло это далеко не случайно: к заслугам США можно отнести создание удобных организационно-правовых форм для осуществления строительства, а

также контроля и надзора за ним. Создав на схваченном у Панамы клочке земли квазигосударственное образование под названием Canal Zone, Соединённые Штаты сформировали отдельную правовую и судебную системы, позволяющие, с одной стороны, разрешить конфликты, неизбежно возникающие в обществе при строительстве такого масштаба, и, с другой стороны, обуздать человеческие пороки, такие, как взяточничество и коррупция.

Предметом дискуссий долгое время оставался, в основном, кабальный характер международного договора 1903 г. между Панамой и США, ставший, по мнению некоторых авторов, той «ценой, которую Панама вынуждена была заплатить, чтобы существовать как государство»<sup>219</sup>, и нарушавший своим действием большинство норм и принципов международного права. Вопрос статуса Панамского канала будет неоднократно подниматься в мировом сообществе еще несколько раз, например, в 1936 г., в 1977 г. Условия заключённых соглашений и договоров будут изменяться в лучшую для Панамы сторону; плата со стороны США за пользование правами территориального верховенства будет увеличиваться, пусть и незначительно. Борьба за канал со стороны панамского государства и общества уже после постройки прошла несколько этапов<sup>220</sup>. К сожалению, данный вопрос не вошёл в настоящее исследование. Но на сегодняшний момент из-за изменившейся роли США в геополитике, в том числе и благодаря тщательному исследованию проблем статуса международных морских каналов, Панамский канал стал целиком и полностью принадлежать его суверенному владельцу – Панаме.

---

<sup>219</sup> См. Уллоа А.Х.Б. Правовой режим Панамского канала: диссертация. С. 43

<sup>220</sup> Кратко об этом см.: El Canal de Panama = The Panama Canal: Ed. espec. conmemorativa del traspaso del Canal de Panama / [Texts Omar Jaen Suarez et al.]. - Paris: UNESCO publ., 1999. P. 55-61

## Список литературы

### I. Источники: нормативные правовые акты, протоколы, доклады и официальные сообщения

1. Paper No. 4187. Law (Salgar-Wyse contract) 28th of 1878 (18th of May) “approving the contract for the construction of an interoceanic canal across Colombian territory” [Translation from the Diario Oficial of Bogota, Wednesday, May 22, 1878] // U.S. Department of State, Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, transmitted to Congress, with the annual message of the President. December 1, 1879. P. 243-251
2. Paper No. 338. Mr. Blaine to Mr. Lowell // U.S. Department of State, Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, transmitted to Congress, with the annual message of the President. December 5, 1881 (Washington, D.C., 1882). P. 554-559
3. Tratado Hay-Pauncefote, entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña. Washington, 18 de noviembre de 1901 (Por el cual se subroga el Tratado Clayton-Bulwer de 1850) // Citado en: Diogenes A. Arosemena G. Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Volumen I. Epoca Post-colonial // INAC, 1997 – Panama. P. 169-173
4. An Act to provide for the organization of a judiciary and the exercise of judicial powers in the Canal Zone, Isthmus of Panama, and for other purposes // Laws of the Canal Zone, Isthmus of Panama enacted by the Isthmian Canal Commission. 1905. P. 3-12
5. An Act to provide for the organization of the executive branch of the government of the Canal Zone, Isthmus of Panama // Laws of the Canal Zone, Isthmus of Panama enacted by the Isthmian Canal Commission. 1905. P. 52-68
6. Penal Code of the Canal Zone, Isthmus of Panama // Laws of the Canal Zone, Isthmus of Panama enacted by the Isthmian Canal Commission. 1905. P. 83-159

7. Code of Criminal Procedure for the Canal Zone, Isthmus of Panama // Laws of the Canal Zone, Isthmus of Panama enacted by the Isthmian Canal Commission. 1905. P. 159-227
8. An Act to provide for the organization of Municipal Governments in the Canal Zone, Isthmus of Panama // Laws of the Canal Zone, Isthmus of Panama enacted by the Isthmian Canal Commission. 1905. P. 29-52
9. Annual Report of the Department of Sanitation of the Isthmian Canal Commission for the Year 1907, W. 73.6/1: War Department, Isthmian Canal Commission. - 1908. - 78 p.
10. Annual report of the Isthmian Canal Commission for the year ending December 1, 1905, Washington: Government printing office. - 1906 - 447 p.
11. Annual report of the Isthmian Canal Commission for the year ending June 30, 1910, Washington: Government printing office. - 1910 - 443 p.
12. Annual Report of the Isthmian Canal Commission for the year ending June 30, 1912, Washington: Government printing office. – 1912. - 620 p.
13. Ley Spooner. Expedida el 28 de julio de 1902 por el Congreso de los Estados Unidos de América // Citado en: Diogenes A. Arosemena G. Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Volumen I. Epoca Post-colonial // INAC, 1997 – Panama. P. 181-189
14. Tratado Herran-Hay entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América. Washington, 22 de enero de 1903 // Citado en: Diogenes A. Arosemena G. Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Volumen I. Epoca Post-colonial // INAC, 1997 – Panama. P. 191-211
15. De John Hay, Secretario de Estado de los Estados Unidos, al General Rafael Reyes, Ministro Especial de Colombia en Washington. Secretaría de Estado. Washington, 5 de enero de 1904 // Citado en: Diogenes A. Arosemena G. Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Volumen II. La República y el canal // INAC, 1997 – Panama. P. 67-90
16. Code of Civil Procedure of the Canal Zone. War Department, Isthmian Canal Commission. March 22, 1907. Washington: Government Printing Office, 1907

17. T.F. Bayard. Message to the President // 20 Congressional Record. (Bound) - Volume 20, Part 1 (December 3, 1888 to January 19, 1889). 992 p. // Additional Government Publications Congressional Record (Bound Edition)

## II. Специальная литература

1. Армуэльес, Кинтеро Пабло Марсиаль. Международно-правовой статус Панамского канала: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.00. - Москва, 1970. - 232 с.
2. Барро, Михаил Владиславович. Ф. Лессепс, его жизнь и деятельность: Биограф. очерк М. Барро: С портр. Лессепса, картой Суэц. канала и его панорам. видом. - Санкт-Петербург: тип. т-ва "Обществ. польза", 1893. - 80 с.
3. Бернам, Уильям. Правовая система США = Introduction to the Law and Legal System of the United States / Уильям Бернам; науч. ред.: Власихин В. А.; [пер. с англ.: Александров, А. В. и др.]. - Москва: Новая юстиция, 2006 (Можайск (Моск.обл.): Можайский полиграфкомбинат). - 1211 с.
4. Васкес Куннингхэм Марио Антонио. Международно-правовые проблемы сооружения и функционирования нового Панамского канала: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.10. - Киев, 1986. - 231 с.
5. Виргинский В. Панамский канал. // Исторический журнал. 1940. Февраль. № 2. С. 87-96.
6. Всеобщая история государства и права. Учебник для вузов в двух томах. Том 2. Новое время. Новейшее время / Под ред. В.А. Томсинова. М.: ИКД «Зерцало-М», 2022. - 640 с.
7. Гальский, Дезидер. Великие авантюры: История создания Суэц. и Панам. каналов: [Пер. с чешск.] / Дезидер Гальский; [Науч. ред. и предисл., с. 5-27, И. М. Могилевкина]. - М.: Прогресс, 1986. - 438 с.
8. Глинка, Михаил Сергеевич. Каналы, соединившие океаны / Михаил Глинка. - Санкт-Петербург: АРС, 2008. - 123 с.

9. Гольдштейн, Иосиф Маркович. Панамский канал, падение хлебных цен и наши торговые договоры / И.М. Гольдштейн. - Москва: Т-во тип. А.И. Мамонтова, 1914. - IV, 160 с.
10. Гонионский, Семен Александрович. История панамской "революции". - Москва: Изд-во ИМО, 1958. - 192 с.
11. Гонионский, Семен Александрович. Панама - панамцам. - Москва: Госполитиздат (Латинская Америка сегодня), 1963. - 64 с.
12. Жуковский, Валериан Антонович. Панамский канал, его история и сооружение / Сост. и изд. В.А. Жуковский. - Одесса, 1913. - 30 с.
13. История внешней политики и дипломатии США, 1775—1877 / Отв. ред. Н. Н. Болховитинов. М.: Междунар. отношения, 1994. - 384 с.
14. Итурральде Шайлер, Омар Энрике. Панамский канал - взгляд из России = El canal de Panamá - un enfoque desde Rusia / О. Э. Итурральде Шайлер, В. А. Ушаков. - Санкт-Петербург: Нестор, 2005. - 226 с.
15. Итурральде Шайлер Омар Энрике. Панамский канал в российской историографии и в материалах архивов России: Санкт-Петербурга: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.03. - Санкт-Петербург, 2004. - 216 с.
16. Кандауров, Петр Дмитриевич. ... Панамский канал, его история и современное положение / Инж. П.Дм. Кандауров. - Санкт-Петербург: тип. т-ва п/ф. "Электро-тип. Н.Я. Стойковой", 1910. - 43 с.
17. Ключников, Юрий Вениаминович. Международная политика новейшего времени в договорах, нотах и декларациях / Ю. В. Ключников и Андрей Сабанин. - Москва: Изд. Литиздата Н.К.И.Д., 1925-1929 (Тип. "Красной газ." им. Володарского). От Французской Революции до империалистической войны. - 1925. - 441 с.
18. Лангада, Леонид Михайлович. Несколько слов о Панамском канале / [Л.М. Лангада]. - Санкт-Петербург: Типо-лит. т-ва "Свет", 1913. - 16 с.
19. Ларин Е. А. Панамский канал // Большая российская энциклопедия. Т. 25. Москва, 2014, С. 202

20. Латкин, Николай Васильевич. Панамский морской канал и прилежащие страны: [Геогр. очерк] / Сост. Н. Латкин, чл. Имп. Рус.-геогр. о-ва. - Санкт-Петербург: тип. т-ва "Общественная польза", 1884. - [8], 63 с.
21. Ляхницкий, Валериан Евгеньевич. Работы по сооружению Панамского канала, исполненные правительством С.-Американских соединенных штатов до 1911 года / Сост. В.Е. Ляхницкий, инж. пут. сообщ.; - Санкт-Петербург: Междувед. комис. для сост. плана работ по улучшению и развитию вод. сообщений Империи, 1913. - 296 с.
22. Новаковский, С.И. ... Панамский канал и его мировое значение / С.И. Новаковский; С предисл. проф. М.В. Довнар-Запольского. - Киев: тип. И.И. Чоколова, 1914 (обл. 1915). - X, 590 с.
23. Нольде Б.Э. Панамский канал и международное право // Известия Министерства Иностранных Дел. 1913. СПб., 1913. (Книга II). 37 с.
24. Павлович, Михаил Павлович. ... Великие железнодорожные и морские пути будущего: [Багдадская дорога. Трансперсидский путь. Трансафриканские пути. Панамский канал] / М.П. Павлович (Мих. Вельтман). - Санкт-Петербург: тип. Б.М. Вольфа, 1913. – VIII. С. 193-234
25. Пакульневич [Без инициалов]. Воспоминания участника строительства Панамского канала // Карело-мурманский край. 1933. № 5 — 6. С. 32-33.
26. Панама // Большая российская энциклопедия. Т. 25. Москва. 2014. С. 200-201
27. Панамский канал // Всемирная иллюстрация: журнал. - 1885. - Т. 34, № 856. - С. 75, 78.
28. Перес Крус Мигель. Международно-правовой статус Панамского канала: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.10. - Москва, 1983. - 206 с.
29. Сыченко, Елена Вячеславовна. Трудовое прав зарубежных стран: Франция, Германия, США, Китай и Япония: учебное пособие / Е.В. Сыченко. - Москва: Проспект, 2021. - 104 с.
30. Тверской П.А. Предстоящее открытие Панамского канала. (Письмо из Америки) // Вестник Европы. 1913. Июль. Книга №7. СПб., С. 299 – 309

31. Тельнова Н. О., Ларин Е. А. и др. Панама // Большая российская энциклопедия. Т. 25. Москва, 2014. С. 191-199
32. Тимонов, Всеволод Евгеньевич. ... Мировой водный путь через Панамский перешеек / В.Е. Тимонов, проф. Ин-та инж. пут. сообщ. имп. Александра I... - Санкт-Петербург: тип. М-ва пут. сообщ., 1913. - 213 с.
33. Ткачева Т. В. Обсуждение в конгрессе США договора о Панамском канале 1977 г. // Вестник Югорского государственного университета. - 2006. - № 3. - С. 97 - 103.
34. Уллоа Альманса, Хосе Бонархе. Правовой режим Панамского канала: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.10. - Киев, 1981. – 209 с.
35. Цольнер Г. Панамский перешеек // Исторический вестник. 1883. Январь. Т. 11. С. 162-167
36. Abdulhafedh, Azad. The Panama Canal: A Man-Made Engineering Marvel. Azad Abdulhafedh // International Journal of Social Science and Humanities. Vol. 5, Issue 1, January - March 2017. P. 318-342
37. America's Triumph At Panama. Avery, Ralph Emmett. Published by L.W. Walter Company., Chicago., 1913. 384 p.
38. Arosemena G., Diógenes A. Breviario histórico sobre el problema canalero / Diogenes A. Arosemena G. Imp / Ed.: Panamá: Litho Garso, 1999. Descripción: 162 p.
39. Arosemena G. Diogenes A. Documentary Diplomatic History of the Panama Canal. Segunda edición corregida y aumentada. Por Diógenes A. Arosemena G. // Congreso Universal del Canal de Panamá, INAC. – Panama. 1997. Vol. I-II. Vol. I. 217 p. Vol. II. 391 p.
40. Bishop, Joseph Bucklin. The Panama gateway: illustrated / by Joseph Bucklin Bishop. - New and revised edition. - Charles Scribner's Sons, 1915. - 461 p.
41. Bullard, Arthur. Panama, the Canal, the Country, and the People. By Arthur Bullard (Albert Edwards). Revised edition. Pp. xiv + 601. (New York: The Macmillan Co.; London: Macmillan and Co., Ltd., 1914.)

42. Colombia and the United States, 1765-1934. E. Taylor Parks. Duke University Press, 1935 - Colombia - 552 p.
43. El Canal de Panama = The Panama Canal: Ed. espec. conmemorativa del traspaso del Canal de Panama / [Texts Omar Jaen Suarez et al.]. - Paris: UNESCO publ., 1999. - 199 p.
44. Four Centuries of the Panama Canal. Willis Fletcher Johnson. H. Holt, 1906 - Panama Canal (Panama) - 461 p.
45. Fraser, John Foster. Panama and what it means / by John F. Fraser. Cassel and Company, LTD London, New York, Toronto and Melbourne. Reprinted April and May 1913. 291 p.
46. Hyunju Jeong, John C. Crittenden, and Ming Xu Messner Meeting on Dec 16, 2009. Panama Canal case study. 20 p.
47. Iturralde Shailer, Omar Enrique. Historia del Canal de Panamá: un enfoque historiográfico y histórico / Omar Enrique Iturralde Shailer, Ushakov Vladimir Alexandrovich. - San Petersburgo: Полторацк, 2012. - 198 с.
48. Maurer, Noel & Yu, Carlos. (2008). What T. R. Took: The Economic Impact of the Panama Canal, 1903–1937. *The Journal of Economic History*. 68. P. 686-721.
49. Marixa Lasso. *Erased: The Untold Story of the Panama Canal*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2019. Pp. 344
50. McCullough, David. *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870—1914* (Octavo, 698 pages ed.). New York: Simon & Schuster. 1977
51. Mills, John Saxon. *The Panama Canal. A history and description of the enterprise* J. Saxon Mills, M.A. (Barrister-At-Law). Thomas Nelson and sons. London. 1913. - 344 p.
52. Nature as infrastructure: Making and managing the Panama Canal watershed Ashley Carse *Social Studies of Science Social Studies of Science* Vol. 42, No. 4, *Water Worlds* (August 2012), pp. 539-563
53. *Panama: The creation, destruction, and resurrection* Hardcover – January 1, 1913; by Philippe Bunau-Varilla; Print length. 568 p.

54. Sheldon, Philip Foner. May Day: A Short History of the International Workers' Holiday, 1886-1986. Philip Sheldon Foner Illustrated. International Publishers, 1986. - 184 p.
55. The Canal Builders: Making America's Empire at the Panama Canal. (Penguin History of American. Life). By Julie Greene. New York: Penguin Press. 2009. Pp. 475.
56. The common law zone in Panama: a case study in reception, with some observations on the relevancy thereof to the Panama Canal Treaty controversy / by Wayne D. International American university press - San-Juan (Puerto Rico). Cop. 1977. XXI, 150 p.
57. The Panama Canal. The Crisis in Historical Perspective. Updated edition. By Walter LaFeber. New York: Oxford University Press, 1989. 288 p.
58. The Panama Canal. Frederic J. Haskin. Published by Doubleday, Page & Company, Garden City, New York, 1913. - 387 p.
59. The Panama Canal. Library Binding – Illustrated, 1 August 2014. By Stephen Currie. 96 p.
60. The Untold Story of Panama. Earl Harding. R. Welch, 1959 - Panama - 182 p.
61. Travis I. D. History of the Clayton – Bulwer Treaty. Ann Arbor, 1900. 312 p.
62. What Is the Panama Canal? (What Was?) Paperback – Illustrated, July 17, 2014; by Janet B. Pasca. - 112 p.

Работа подготовлена с использованием системы КонсультантПлюс.