

УДК 341.222.4:338.481.31(438)

**ПОРЯДОК И УСЛОВИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ
ПОЛЬСКОЙ ГРАНИЦЫ ТУРИСТАМИ В 1920-1930-Х ГГ.**

Ганский В.А.

В статье раскрываются характер и содержание пограничных и таможенных формальностей и процедур, применявшихся к лицам, въезжающим в Польскую Республику в 1921-1939 гг. Характеризуется комплекс документов, необходимый туристам для пересечения границы, нормы беспошлинного провоза багажа, ответственность за нарушение установленных правил и процедур. Раскрывается механизм прохождения государственной границы туристами, следующими через нее автомобильным и железнодорожным транспортом. Приводится специфика нахождения на территориях, прилегающих к границе, местных жителей и туристов.

Ключевые слова: граница, таможня, паспорт, туризм, туристические формальности, межвоенный период, Польша.

**THE PROCEDURE AND CONDITIONS FOR CROSSING THE
POLISH BORDER BY TOURISTS IN THE 1920-1930S**

Ganski U.A.

The article presents the nature and content of customs formalities and procedures applied to tourists arriving to Polish Republic in 1921-1939. The paper describes a set of documents necessary for crossing the border, the norms of duty-free luggage, the liability for violation of established rules and procedures. The text highlights a mechanism of passing the state border by tourists crossing it by road and rail. The article presents a specificity of local residents and tourists being near the border area.

Keywords: border, customs, passport, tourism, travel formalities, interwar period, Poland.

Современные туристы, выезжая за границу и проходя различные пограничные и таможенные процедуры в аэропортах, автомобильных и иных пунктах пропуска, зачастую сетуют на обилие и излишний бюрократизм этих процедур, искренне считая, что такая сложность в пересечении государственных границ характерна именно для нашего времени. Конечно, борьба с терроризмом, нелегальной миграцией, наркотрафиком и контрабандой накладывают свой отпечаток на пограничные и таможенные формальности. Однако современный период в истории скорее можно характеризовать как относительно либеральный. А вот межвоенное время, в отличие от эпохи «таможенного либерализма» второй половины XIX – начала XX вв., являлось периодом, когда пограничные и таможенные правила и процедуры достигли максимального уровня сложности и бюрократизма. Законодательства различных стран сильно отличались и предусматривали суровые санкции за нарушение пограничных и таможенных правил, что создавало дополнительные трудности при туристических поездках. И проиллюстрировать это можно на примере Польской Республики, где почти все мировые тенденции в таможенном и пограничном деле того времени нашли свое яркое отражение.

На протяжении всего межвоенного периода правила пересечения польской государственной границы определялись Инструкцией Главной комендатуры государственной полиции. Согласно параграфу 1 лица, желавшее пересечь польскую государственную границу в пункте пропуска, было обязано предъявить контролирующим органам проездной документ, которым, в случае туристической поездки, был заграничный паспорт. Если государственную границу пересекал гражданин Польши, то его паспорт должен был соответствовать определенным условиям, в том числе и по сроку действия. В случае возвращения в Польшу, если срок действия паспорта истек за границей, необходимо было проставить в паспорте пролонгацию соответствующего польского консульского учреждения в стране временного пребывания. Однако в случае отсутствия пролонгации лица не могло быть задержано контролирующими органами, а лишь оформлялся протокол об отсутствии

пролонгации, и его копия направлялась в территориальный орган, выдавший паспорт. Кроме того, в случае выезда, в паспорте необходимо было проставить визу территориального органа, уполномоченного на выдачу заграничных паспортов, по месту временного пребывания на польской территории, если паспорт был выдан польским консульским учреждением за границей. Подобным требованиям должен был соответствовать и пропуск через государственную границу для жителей пограничья. В свою очередь иностранцы, въезжающие или выезжающие с польской территории, должны были иметь визу польского консульского учреждения за границей.

23 декабря 1927 г. президент Польши И. Мостицкий издал распоряжение о государственной границе [15, s. 193-201], дополненное следующим распоряжением от 16 марта 1928 г. [13, s. 368-370]. Согласно статье 2 пересечение государственной границы было разрешено на основе соответствующих документов только через специальные пункты пропуска, определенные Министерством внутренних дел совместно с Министерством финансов, а в случае использования средств гражданской авиации – совместно с Министерством обороны. Министерства, однако, могли делегировать полномочия по определению пунктов пропуска иным государственным органам. Сухопутные пункты пропуска делились на автодорожные пункты и железнодорожные. Морские порты также обладали статусом пункта пропуска.

Лица, пересекавшие государственную границу, подлежали паспортному контролю, который осуществлялся полицейскими пограничными органами. На небольших пунктах пропуска эти функции могли выполнять таможенные органы. Предотвращать нелегальное пересечение границы должна была созданная 31 июля 1924 г. Таможенная служба [17, s. 124-131]. Органом охраны границы была Пограничная служба, образованная 18 декабря 1918 г. [1, s. 194-199]. К ее компетенции относился и движения граждан через пункты пропуска.

Фамилии лиц, пересекавших границу, фиксировались в специальных списках. Только в 1931 г., когда была введена упрощенная процедура паспортного контроля, запись всех лиц, пересекающих границу, в специальных

реестрах была отменена. Кроме того, паспортный контроль на железнодорожном транспорте должен был осуществляться на пограничных станциях непосредственно в поездах. Лица, не обладающие необходимыми для въезда документами, на польскую территорию не пропускались.

Статьей 22 распоряжения президента от 23 декабря 1927 г. утверждалось, что уголовной ответственности подлежали лица, которые пересекли государственную границу без соответствующих документов, в непредназначенном для этого месте, вопреки распоряжению о закрытии границы, если документы для пересечения границы были сфальсифицированы или принадлежали другому лицу. За подобные правонарушения предусматривалось наказание в виде лишения свободы на срок до года [15, с. 193-201].

1 октября 1938 г. вступило в силу распоряжение Министерства внутренних дел от 30 июля 1938 г., изданное совместно с министерствами финансов, иностранных дел и обороны, о контроле движения граждан через государственную границу [10, с. 211-2019]. Параграфом 1 подтверждалась обязанность лиц, желающих пересечь государственную границу, пройти пограничный контроль, заключающийся в проверке документов, разрешающих пересечение границы. Контроль осуществляли органы государственной безопасности (органы пограничного контроля). Согласно параграфу 16 к таким органам относились: Государственная полиция, Пограничная служба и Корпус охраны пограничья. Кроме того, Министерство внутренних дел совместно с Министерством финансов могли в отдельных случаях возложить функции пограничного контроля на таможенные органы. Туристы могли пересекать границу на основе действительных заграничных паспортов, выданных польскими властями, а также иностранных заграничных паспортов, содержащих действительную польскую въездную или транзитную визу. Пограничный контроль осуществлялся на пунктах пропуска, а в случае пересечения границы железнодорожным транспортом – в вагонах поезда непосредственно на государственной границе или на ближайшей станции.

Дополнительные пункты пропуска были организованы на аэродромах и в морских портах. Пограничный контроль заключался в проверке наличия документа, предназначенного для пересечения границы, его аутентичности, удостоверения личности пересекающего границу лица. Если в документе был указан конкретный пункт пропуска, – осуществлялась проверка пересечения лицом государственной границы именно в указанном пункте пропуска. Если при осуществлении проверки у должностного лица возникали сомнения относительно предъявленных документов, или если лицо, желающее пересечь государственную границу, значилось в списках разыскиваемых лиц, то оно задерживалось до выяснения всех обстоятельств. Параграф 22 устанавливал, что пограничный контроль в аэропортах, морских портах и на железнодорожном транспорте проходил одновременно с таможенным досмотром, а при пересечении границы в автомобильных и пешеходных пунктах пропуска – перед таможенным досмотром.

Для туристов существенное значение имела ответственность за нарушение режима пребывания на приграничных территориях. Статья 4 распоряжения Совета государственной обороны от 20 июля 1920 г. гласила, что ширина приграничной территории составляла 4 км [16, с. 336-339]. Приграничная территория делилась на две части – пограничную зону и пограничную полосу. В пограничной полосе протяженностью 2 км от линии границы находиться разрешалось только лицам, постоянно проживавшим на данной территории, а также лицам, находящимся в транспортных средствах на дорогах общего пользования и следующим в пункты пропуска через границы при условии наличия у них документов для пересечения государственной границы. В пограничной зоне, являвшейся продолжением пограничной полосы вглубь территории государства и расположенной на расстоянии от 2 до 4 км от линии границы, запрещалось находиться вне домов и приусадебных территорий в ночное время с 22.00 до 4.00, за исключением лиц, обладавших специальными разрешениями. Данные ограничения по нахождению на приграничных территориях не касались пассажиров, находящихся в вагонах поезда или на

платформах железнодорожных станций. За нарушение данных правил предусматривалась ответственность вплоть до заключения под сражу на срок до трех месяцев.

На расстояние от 4 до 30 км от линии границы простиралась территория, имевшая статус приграничного района. Распоряжением президента от 23 декабря 1927 г. пребывание в приграничных районах разрешалось без каких-либо условий [15, s. 193-201]. Однако Министерству внутренних дел давалось право ограничивать движение людей и транспорта в приграничных районах в ситуациях, несущих угрозу нерушимости государственной границы. Статус приграничного района распространялся на целые уезды, находящиеся в 30 километровой зоне от границы, а также распространялся на гмины соседних уездов, не имевших непосредственного контакта с государственной границей, но расположенных в 30 километровой зоне от нее.

С целью облегчения пребывания участников экскурсий в непосредственной близости от государственной границы, Главный совет Польского краеведческого общества направил соответствующее обращение в Министерство внутренних дел. В первую очередь, обращение содержало просьбу разрешить беспрепятственно находиться как в приграничных районах, так и в пограничной зоне членам Польского краеведческого общества, обладающим действительными членскими билетами. Также обращение содержало просьбу о разрешении нахождения как в приграничных районах, так и в пограничной зоне участникам сборных экскурсий, организованных отделами Польского краеведческого общества, при условии что руководителями (экскурсоводами) этих групп являются члены общества. Подобное обращение было обусловлено тем, что огромная часть объектов историко-культурного наследия оказалась в непосредственной близости от государственной границы, что создавало значительные трудности при вовлечении их в туристическую и краеведческую деятельность.

В 1937 г. воеводские администрации получили право выдавать разрешения на осуществление туристической и рекреационной деятельности на

территориях со специальным статусом. Кроме того, с этого момента воеводы могли разрешить пребывание группы лиц на расстоянии всего 200 м от линии государственной границы при наличии соответствующего обоснования необходимости данного пребывания и разрешения близко расположенного органа охраны границы.

Каждый, кто временно находился на территории приграничного района и в пограничной зоне, должен был иметь удостоверение личности или действительный заграничный паспорт, а также справку о месте регистрации и разрешение на право пребывания на данной территории. Эти документы необходимо было предъявлять по первому требованию всем представителям любых государственных органов.

В приграничных районах было запрещено без специального разрешения движение транспорта в ночное время вне территории населенных пунктов и железнодорожных станций, за исключением движения поездов и рейсовых автобусов. Уездные администрации обязывались обозначить территории населенных пунктов, где движение в ночное время не подлежало ограничению. Кроме того, в приграничных районах запрещалась любая фото- и киносъемка без разрешения уездных администраций. Данный запрет распространялся также на все виды устройств для приема и передачи радиосигналов, за исключением обычных бытовых стационарных радиоприемников. Распоряжение Министерства внутренних дел от 10 июня 1938 г. распространило некоторые ограничения, действовавшие в пограничной зоне, на территорию приграничных районов [11, s. 247-253].

Иностранные граждане, пересекавшие государственную границу на автотранспортных средствах, обязаны были оплачивать сбор в пользу Государственного дорожного фонда. Функции расчета, контроля и взимания сбора возлагались на таможенные органы. При въезде надлежало оплатить сбор минимум за три дня. Орган, взимавший сбор при въезде в страну, выдавал плательщику квитанцию, которую иностранный гражданин должен был

предъявить при выезде и доплатить при необходимости доначисленный сбор за дополнительные дни пребывания.

Лица, которые приезжали на польскую территорию на заграничных транспортных средствах, имели трудности при оплате сбора в Государственный дорожный фонд из-за проблемы обмена валюты на границе. Поэтому было разрешено осуществлять указанные платежи при выезде из страны. Карта контроля оплаты выдавалась при въезде, а при выезде осуществлялся расчет платежа и взимание денежных средств.

В межвоенной Польше таможенный контроль на пунктах пропуска выполняли таможенные органы, организованные в рамках Таможенных управлений. Работали они в строго определенный период времени. Таможенные управления, расположенные на автомобильных дорогах, работали с 8.00 до 12.00 и с 14.00 до 17.00 в зимнее время (с октября по февраль), и с 7.00 до 12.00 и с 14.00 до 18.00 в остальные месяцы [3, с. 82-90]. На железнодорожном транспорте таможенные органы размещались на каждой приграничной станции. Существовали специальные структурные подразделения по пограничному и таможенному контролю в морских и воздушных гаванях. Формально Польша в это время заключала со своими соседями соглашения о совместном пограничном и таможенном контроле, а также о таможенном и пограничном контроле во время движения поездов между пограничными станциями, однако на практике они не выполнялись.

Структура таможенных органов была заново установлена законом от 31 июля 1924 г., согласно которому Таможенная служба создавалась как исполнительный орган для «таможенной охраны границ» [17, с. 124-131]. Статус Таможенной службы был определен распоряжением Министерства финансов от 29 января 1926 г. [8, с. 172-177], а затем дополненным распоряжением от 31 августа 1927 г. [9, с. 383-396]. 22 марта 1928 г. президент издал распоряжение о Пограничной службе. Статьей 92 данного распоряжения аннулировались все нормативные правовые акты о Таможенной службе. А в соответствии со статьей 1 органом, уполномоченным осуществлять

таможенный контроль на границе, стала Пограничная служба, сотрудникам которой передавались полномочия по таможенному досмотру и оформлению [14, s. 86-91].

С 1919 г. каждое лицо, пересекающее государственную границу Польши как на въезд, так и на выезд, должно было устно информировать органы, осуществляющие пограничный и таможенный контроль, о перевозимых ценностях (связи со сложной экономической ситуацией к вывозу за пределы страны были запрещены золото, серебро и изделия из них). С 1920 г. на международных туристов была возложена обязанность предоставления на границе служащим таможни подробного списка перемещаемых ценностей (в двух экземплярах). Один экземпляр передавался в таможенные органы, а второй с соответствующей отметкой возвращался заявителю, на основе которого он мог переместить перечисленные в списке ценности при движении в обратном направлении (получив разрешение на вывоз ценностей в Министерстве финансов).

В декларации должна была быть указана сумма перемещаемой через границу валюты (квота ввозимой валюты могла быть обозначена в заграничном паспорте туриста). Наличие заверенной в установленном порядке декларации позволяло туристу вывести на родину неизрасходованные во время путешествия денежные средства. Все незадекларированные во время въезда в страну денежные средства и ценности конфисковывались в пользу государства при попытке их вывоза.

Целью таможенного досмотра было предотвращение ввоза в страну запрещенных товаров, а также товаров без уплаты таможенных пошлин. Освобождались от уплаты пошлин *«предметы бывшие в употреблении, которые путешественники [...] имеют при себе для личного пользования [...], или предметы, с точки зрения качества и количества соответствующие потребностям и статусу путешественников»* [4, s. 226-230]. Без уплаты пошлины разрешалось ввозить до 50 штук сигарет, или 20 штук сигар, или 50 грамм табака, а также до 1 литра алкогольных напитков в раскупоренной таре

(что должно было свидетельствовать о предназначении алкоголя для личного употребления).

Досмотр багажа мог осуществляться только уполномоченными лицами в присутствии владельца, а при обнаружении нарушений каждый раз составлялся протокол. Согласно Инструкции от 1 января 1927 г. досмотр ручной клади, перевозимой в салоне поезда, мог проводиться во время движения поезда уполномоченными представителями фискальных органов или администрации железной дороги [5, s. 358-381]. Инструкция от 22 мая 1930 г. определяла, что досмотр багажа надлежало производить в вагоне поезда или в специальном ревизионном зале в здании вокзала [12, s. 14-19]. Согласно документу от 23 апреля 1938 г. Министерством финансов совместно с Министерством коммуникаций разрешалось увеличивать время стоянки международного поезда с целью осуществления таможенной и валютной ревизии сверх установленного расписанием движения поездов [2, s. 34-42].

Когда турист прибывал из-за границы на польскую таможенную территорию на непродолжительное время и имел при себе предметы личного пользования, облагаемые ввозной таможенной пошлиной, таможенный орган по заявлению туриста оставлял эти предметы собственнику до момента выезда за пределы польской таможенной территории, взимая при этом полную стоимость ввозимого товара. При выезде за пределы польской таможенной территории туристу возвращалась стоимость внесенного при въезде залога таможенным органом, удостоверяющим вывоз товара за пределы страны.

Для туристов, прибывавших на территорию Польши автомобилями или мотоциклами, создавались специальные условия въезда на польскую таможенную территорию. Члены зарубежных туристических клубов при въезде на польскую территорию предъявляли специальные удостоверения, которые были призваны упростить международный туристический обмен. Обладатели таких удостоверений освобождались от обязательного внесения залога в размере таможенной стоимости транспортного средства (гарантия последующего вывоза транспортного средства за пределы страны) на срок до 4

месяцев. Гарантом выполнения туристами обязательства по вывозу транспортного средства в срок с польской территории выступал Польский автомобильный клуб. Если в течение определенного времени турист не покидал на своем транспортном средстве пределы государства, то таможенные органы направляли соответствующее уведомление в Министерство финансов, которое выставляло Польскому автомобильному клубу счет в размере таможенной пошлины на невывезенное в срок за пределы польской таможенной территории транспортное средство.

Правила въезда иностранных граждан на собственных механических транспортных средствах на польскую таможенную территорию были заново определены в распоряжении Министерства финансов от 24 июня 1926 г. [7, с. 62-69], что было связано с присоединением Польши к Международной конвенции об автомобильном движении. Основные правила въезда иностранцев автомобильным транспортом остались те же, однако срок свободного нахождения их в стране был сокращен до трех месяцев, а беспошлинно стало возможно ввести не только сам автомобиль, но и запасные части к нему, и необходимый запас топлива. Правила внесения залога в размере таможенной пошлины за транспортное средство было распространено на владельцев велосипедов, не обладавших удостоверениями зарубежных туристических клубов.

С 18 июля 1935 г. иностранные граждане, ввозившие на польскую территорию любые транспортные средства, могли быть освобождены от обязательства уплаты таможенной пошлины или залога в ее размере при условии устного декларирования владельцем намерения вывезти его за пределы страны в установленный срок и использования транспортного средства исключительно в личных целях [6, с. 228-234].

Таким образом, основными инструментами регулирования трансграничных туристических миграций в межвоенное двадцатилетие являлись пограничные и таможенные процедуры, которым подвергались все лица, пересекавшие государственную границу. Для их осуществления были

образованы специальные ведомства, одной из особенностей функционирования которых в рассматриваемый период являлась их взаимозаменяемость: при необходимости функции таможенного контроля могли возлагаться на пограничные органы и наоборот. На развитие туризма большое влияние оказывали также нормы, ограничивавшие осуществление туристско-рекреационной деятельности на территориях, непосредственно прилегающих к государственной границе, и определявшие специальные правила нахождения туристов и отдыхающих на данных территориях. В целом период между двумя мировыми войнами характеризуется ужесточением правил и процедур осуществления трансграничных туристических миграций, что сдерживало развитие рекреации и туризма. В то же время, именно в 1920-1930-е гг. зародились механизмы международного взаимодействия, призванные максимально упростить пограничные и таможенные формальности для туристов.

Список литературы:

1. Dekret tymczasowy z dnia 18 grudnia 1918 r. w sprawie utworzenia straży granicznej // *Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych*. 1918. № 4. S. 194-199.
2. Okólnik C 138 Ministerstwa Skarbu z dnia 23 kwietnia 1938 r. w sprawie rewizji celnej i walutowej w kolejowym ruchu podróżnych // *Dziennik Urzędowy Ministerstwa Skarbu*. 1938. № 12. S. 34-42.
3. Okólnik Ministra Skarbu z dnia 15 maja 1920 r. do wszystkich Urzędów Celnych // *Monitor Polski*. 1920. № 131. S. 82-90.
4. Okólnik z dnia 24 października 1924 r. w sprawie wskazówek dla osób przejeżdżających granicę polską // *Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Zagranicznych*. 1924. № 8. S. 226-230.
5. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 stycznia 1927 r. o wydaniu nowej «Instrukcji w sprawie dokonywania rewizji bagażu i przesyłek kolejowych

przez uprawnione organa państwowe» // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji. 1927. № 1. S. 356-381.

6. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 18 lipca 1935 r. o odprawie celnej środków przewozowych // Dziennik Ustaw. 1935. № 60. S. 228-234.

7. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 24 czerwca 1926 r. w sprawie ruchu samochodowego, motocyklowego i rowerowego przez granicę celną RP // Dziennik Ustaw. 1926. № 69. S. 62-69.

8. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 29 stycznia 1926 r. o organizacji Straży Celnej // Dziennik Ustaw. 1926. № 18. S. 172-177.

9. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 31 sierpnia 1927 r. o organizacji Straży Celnej // Dziennik Ustaw. 1927. № 82. S. 383-396.

10. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych / z dnia 30 lipca 1938 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Spraw Zagranicznych i Spraw Wojskowych w sprawie kontroli ruchu osobowego przez granice Państwa // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Skarbu. 1938. № 25. S. 211-219.

11. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 10 czerwca 1938 r. o pasie granicznym // Dziennik Ustaw. 1938. № 43. S. 247-253.

12. Rozporządzenie Ministrów: Skarbu, oraz Komunikacji z dnia 22 maja 1930 r. w sprawie Instrukcji kolejowo-celnej // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji. 1930. № 17. S. 14-19.

13. Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 16 marca 1928 r. o ewidencji i kontroli ruchu ludności // Dziennik Ustaw. 1928. № 32. S. 368-370.

14. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o Straży Granicznej // Dziennik Ustaw. 1928. № 37. S. 86-91.

15. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 grudnia 1927 r. o granicach Państwa // Dziennik Ustaw. 1927. № 117. S. 193-201.

16. Rozporządzenie Rady Obrony Państwa z dnia 20 lipca 1920 r. w przedmiocie ochrony granic // Dziennik Ustaw. 1920. № 64. S. 336-339.

17. Ustawa z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych // Dziennik Ustaw. 1924. № 80. S. 124-131.

Сведения об авторе:

Ганский Владимир Александрович – кандидат экономических наук, кандидат исторических наук, доцент Полоцкого государственного университета (Полоцк, Беларусь).

Data about the author:

Ganski Uladzimir Aliaksandravich – Candidate of Economical Sciences, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of Polotsk State University (Polotsk, Belarus).

E-mail: ganski@tut.by.