

**ДЗЯРЖАЎНАЯ МЯЖА І ПАМЕЖНЫЯ ТЭРЫТОРЫІ
ЗАХОДНЯЙ БЕЛАРУСІ Ё 1920–1930-я гг.: СПЕЦЫФІКА ПРАВАВОГА СТАТУСА,
РЭГЛАМЕНТАЦЫЯ ПЕРАСОЎВАННЯЎ, УПЛЫЎ НА РАЗВІЦЦЁ ТУРЫЗМУ**

канд. экан. навук У.А. ГАНСКИ
Полацкі дзяржаўны ўніверсітэт

Праводзіцца аналіз асноўных нарматыўных прававых актаў, якія вызначалі парадак перамяшчэння праз дзяржаўную мяжу II Рэчы Паспалітай асобаў, іх багажу і транспартных сродкаў, а таксама якія парадак функцыянавання памежных і мытных органаў. Раскрываецца спецыфіка і праводзіцца класіфікацыя тэрыторый з розным прававым статусам, якія знаходзіліся ў непасрэднай блізкасці ад лініі дзяржаўнай мяжы.

Уводзіны. Рэгуляванне трансгранічных міграцыйных працэсаў – адмысловы, спецыфічны кірунак палітыкі II Рэчы Паспалітай, які рэалізоўваўся з дапамогай комплексу адміністрацыйна-прававых, арганізацыйна-эканамічных, інфармацыйных і іншых метадаў. Асноўнымі інструментамі рэгулявання трансгранічных турыстычных міграцый у міжваеннае дваццацігоддзе з’яўляліся памежныя і мытныя працэдур, якім падвяргаліся ўсе асобы, якія перасякалі дзяржаўную мяжу. Для іх ажыццяўлення былі ўтвораны спецыяльныя ведамствы, адной з асаблівасцяў функцыянавання якіх у разглядаемы перыяд з’яўлялася іх узаемазамежнасць: пры неабходнасці функцыі мытнага кантролю маглі ўскладацца на памежныя органы і наадварот. На развіццё рэкрэацыі і турызму ў Заходняй Беларусі вялікі ўплыў аказвалі таксама нормы, якія абмяжоўвалі ажыццяўленне турысцка-рэкрэацыйнай дзейнасці на тэрыторыях, што непасрэдна прылягалі да дзяржаўнай мяжы, і вызначалі спецыяльныя правілы знаходжання турыстаў і адпачывальнікаў на гэтых тэрыторыях. У цэлым перыяд паміж двума сусветнымі войнамі характарызуецца ўзмацненнем жорсткасці правілаў і працэдур ажыццяўлення трансгранічных турыстычных міграцый, што стрымлівала развіццё рэкрэацыі і турызму. У той жа час менавіта ў 1920–1930-я гг. зараджаюцца механізмы міжнароднага ўзаемадзеяння, якія былі пакліканыя максімальна спрасціць памежныя і мытныя фармальнасці для турыстаў.

Асноўная частка. На працягу ўсяго міжваеннага перыяду асновы перасячэння дзяржаўнай мяжы вызначаліся Інструкцыяй Галоўнай камендатуры дзяржаўнай паліцыі. Згодна з параграфам 1, асоба, якая жадала перасекчы дзяржаўную мяжу ў пункце пропуску, была абавязана прад’явіць кантралюючым органам праязны дакумент, якім, у выпадку турыстычнай паездкі, быў замежны пашпарт. Калі дзяржаўную мяжу перасякаў грамадзянін II Рэчы Паспалітай, то ягоны пашпарт павінен быў адпавядаць пэўным умовам, у тым ліку і па тэрміне дзеяння. У выпадку вяртання ў Рэч Паспалітую, калі тэрмін дзеяння пашпарта скончыўся за мяжой, неабходна было праставіць ў пашпарце пралангацыю адпаведнай консульскай ўстановы II Рэчы Паспалітай у краіне часовага знаходжання. Аднак нават у выпадку адсутнасці пралангацыі асоба не магла быць затрыманая кантралюючымі органамі, а толькі афармляўся пратакол аб адсутнасці пралангацыі, і яго копія накіроўвалася ў тэрытарыяльны орган, які выдаў пашпарт. Акрамя таго, у выпадку выезду у пашпарце неабходна было праставіць візу тэрытарыяльнага органа, упаўнаважанага на выдачу замежных пашпартоў па месцы часовага знаходжання на тэрыторыі II Рэчы Паспалітай, калі пашпарт быў выдадзены польскай консульскай установай за мяжой. Падобным патрабаванням павінен быў адпавядаць і пропуск праз дзяржаўную мяжу для жыхароў памежжа. У сваю чаргу замежнікі, якія ўязджалі або выязджалі з тэрыторыі II Рэчы Паспалітай, павінны былі мець візу польскай консульскай установы за мяжой [1, s. 174].

23 снежня 1927 г. прэзідэнт II Рэчы Паспалітай І. Масціцкі выдаў распараджэнне аб дзяржаўнай мяжы [2], дапоўненае наступным распараджэннем ад 16 сакавіка 1928 г. [3]. Згодна з артыкулам 2 перасячэнне дзяржаўнай мяжы было дазволена на аснове адпаведных дакументаў толькі праз спецыяльныя пункты пропуску, вызначаныя Міністэрствам унутраных спраў сумесна з Міністэрствам фінансаў, а ў выпадку выкарыстання сродкаў авіяцыі – сумесна з Міністэрствам абароны. Міністэрства, аднак, маглі дэлегаваць паўнамоцтвы па вызначэнні пунктаў пропуску іншым дзяржаўным органам. Сушапутныя пункты пропуску падзяляліся на аўтадарожныя і чыгуначныя. Марскія парты таксама атрымлівалі статус пункта пропуску.

Асобы, якія перасякалі дзяржаўную мяжу, падлягалі пашпартнаму кантролю, які ажыццяўляўся паліцэйскімі памежнымі органамі. На невялікіх пунктах пропуску гэтыя функцыі маглі выконваць мытныя органы. Прадурхіяць нелегальнае перасячэнне мяжы павінна была створаная 31 ліпеня 1924 г. Мытная служба [4]. Органам аховы мяжы была Памежная служба, створаная 18 снежня 1918 г. [5]. Да яе кампетэнцыі сярод іншага адносіўся кантроль руху грамадзян праз пункты пропуску.

Прозвішчы асоб, якія перасякалі мяжу, фіксаваліся ў спецыяльных спісах. Толькі ў 1931 г., калі была ўведзена спрошчаная працэдура пашпартнага кантролю, запіс ўсіх асоб, якія перасякаюць мяжу, у

спецыяльных рэстрах была адменена. Акрамя таго, пашпартны кантроль на чыгуначным транспарце павінен быў ажыццяўляцца на памежных станцыях непасрэдна ў цягніках. Асобы, якія не валодалі неабходнымі для ўезду дакументамі, на тэрыторыю П Рэчы Паспалітай не прапускаліся.

Артыкулам 22 распараджэння прэзідэнта П Рэчы Паспалітай ад 23 снежня 1927 г. [2] вызначалася, што крымінальнай адказнасці падлягалі асобы, якія свядома перасяклі дзяржаўную мяжу без адпаведных дакументаў, у непрызначаным для гэтага месцы, насуперак распараджэнню аб закрыцці мяжы, калі дакументы для перасячэння мяжы былі сфальсіфікаваныя або належалі іншай асобе. За падобныя правапарушэнні прадугледжвалася пакаранне ў выглядзе пазбаўлення волі на тэрмін да аднаго года.

1 кастрычніка 1938 г. уступіла ў сілу распараджэнне Міністэрства ўнутраных спраў, выдадзенае сумесна з міністэрствамі фінансаў, замежных спраў і абароны, аб кантролі руху грамадзян праз дзяржаўную мяжу [6]. Параграфам 1 пацвярджаўся абавязак асоб, якія жадалі перасекчы дзяржаўную мяжу, прайсці памежны кантроль, які складаўся з праверкі дакументаў, якія дазвалялі б перасячэнне мяжы. Кантроль ажыццяўлялі органы дзяржаўнай бяспекі (органы памежнага кантролю). Згодна з параграфам 16 да такіх органаў адносіліся: Дзяржаўная паліцыя, Памежная служба і Корпус аховы памежжа. Акрамя таго, Міністэрства ўнутраных спраў сумесна з Міністэрствам фінансаў маглі ў асобных выпадках ускласці функцыі памежнага кантролю на мытныя органы.

Турысты маглі перасякаць мяжу на аснове сапраўдных замежных пашпартаў, выдадзеных уладамі П Рэчы Паспалітай, а таксама замежных пашпартаў, якія змяшчалі польскую ўязную або транзітную візу. Памежны кантроль заключаўся ў праверцы наяўнасці дакумента, прызначанага для перасячэння мяжы, яго аўтэнтычнасці, пацвярджэнні асобы, якая перасякала мяжу. Калі ў дакуменце быў пазначаны канкрэтны пункт пропуску, – ажыццяўлялася праверка перасячэння асобай дзяржаўнай мяжы менавіта ў гэтым пункце пропуску. Калі пры ажыццяўленні праверкі ў службовай асобы ўзніклі сумневы адносна праўдзільнасці дакументаў, або калі асоба, якая хацела перасекчы дзяржаўную мяжу, значылася ў спісах асоб, якія адшукваліся, то яно затрымлівалася да высвятлення ўсіх акалічнасцяў. Параграф 22 усталёўваў, што памежны кантроль у аэрапортах, марскіх партах і на чыгуначным транспарце адбываўся адна-часова з мытным даглядам, а пры перасячэнні мяжы ў аўтамабільных і пешаходных пунктах пропуску – перад мытным даглядам.

Для турыстаў істотнае значэнне мела адказнасць за парушэнне рэжыму знаходжання на прыгранічных тэрыторыях. Артыкул 4 распараджэння Савета дзяржаўнай абароны ад 20 ліпеня 1920 г. [7] вызначаў, што шырыня памежнай тэрыторыі складала 4 км. Прыгранічная тэрыторыя дзялілася на дзве часткі – памежную зону і памежную паласу. У памежнай паласе, працягласцю 2 км ад лініі мяжы, знаходзіцца дазвалялася толькі асобам, якія пастаянна пражывалі на гэтай тэрыторыі, а таксама асобам, якія знаходзіліся ў транспартных сродках на дарогах агульнага карыстання і накіроўваліся ў пункты пропуску праз мяжу пры ўмове наяўнасці ў іх дакументаў для перасячэння дзяржаўнай мяжы. У памежнай зоне, якая з'яўлялася працягам памежнай паласы ўглыб тэрыторыі дзяржавы на адлегласці ад 2 да 4 км ад лініі мяжы, забаранялася знаходзіцца па-за дамоў і прысядзібных тэрыторый у начны час з 22.00 да 4.00, за выключэннем асоб, якія валодалі адмысловымі дазволамі. Гэтыя абмежаванні па знаходжанню на прыгранічных тэрыторыях не тычыліся пасажыраў, якія знаходзіліся ў вагонах цягніка або на платформах чыгуначных станцый. За парушэнне гэтых правіл прадугледжвалася адказнасць аж да заключэння пад варту на тэрмін да трох месяцаў.

На адлегласці ад 4 да 30 км ад лініі мяжы пашыралася тэрыторыя, якая мела статус прыгранічнага раёна. Распараджэннем прэзідэнта П Рэчы Паспалітай ад 23 снежня 1927 г. [8] знаходжанне ў прыгранічных раёнах дазвалялася без якіх-небудзь умоў, аднак Міністэрству ўнутраных спраў давалася права абмяжоўваць рух людзей і транспарту ў прыгранічных раёнах у сітуацыях, якія нясуць пагрозу непарушнасці дзяржаўнай мяжы. Статус прыгранічнага раёна распаўсюджваўся на цэлыя паветы, якія знаходзіліся ў 30-кіламетровай зоне ад мяжы, а таксама распаўсюджваліся на гміны суседніх паветаў, якія не мелі непасрэднага кантакту з дзяржаўнай мяжой, але размяшаліся ў 30-кіламетровай зоне ад яе.

З мэтай палягчэння знаходжання ўдзельнікаў экскурсій у непасрэднай блізкасці ад дзяржаўнай мяжы Галоўны савет Польскага краязнаўчага таварыства накіраваў адпаведны зварот у Міністэрства ўнутраных спраў. У першую чаргу, зварот утрымліваў просьбу дазволіць бесперашкодна знаходзіцца як у прыгранічных раёнах, так і ў памежнай зоне членам Польскага краязнаўчага таварыства, якія валодалі дзейнымі сяброўскімі квіткамі. Таксама зварот утрымліваў просьбу аб дазеле знаходжання як у прыгранічных раёнах, так і ў памежнай зоне ўдзельнікам зборных экскурсій, арганізаваных аддзеламі Польскага краязнаўчага таварыства, пры ўмове, што кіраўнікамі (экскурсаводамі) гэтых груп будуць сябры таварыства [9, л. 223]. Такі зварот быў абумоўлены тым, што велізарная частка аб'ектаў гісторыка-культурнай спадчыны пасля ўсталявання ўсходняй мяжы П Рэчы Паспалітай апынулася ў непасрэднай блізкасці ад дзяржаўнай мяжы, што стварала значныя цяжкасці пры выкарыстанні іх у турыстычнай і краязнаўчай дзейнасці.

У 1937 г. ваяводскія адміністрацыі атрымалі права выдаваць дазволы на ажыццяўленне турыстычнай і рэкрэацыйнай дзейнасці на тэрыторыях са спецыяльным статусам. Акрамя таго, ваяводы з

гэтага моманту маглі дазволіць знаходжанне групы асоб на адлегласці ўсяго 200 м ад лініі дзяржаўнай мяжы пры наяўнасці адпаведнага абгрунтавання неабходнасці дадзенага знаходжання і дазволу органа аховы мяжы.

Кожны, хто часова знаходзіўся на тэрыторыі прыгранічнага раёна і ў памежнай зоне, павінен быў валодаць пасведчаннем асобы або сапраўдным замежным пашпартам, а таксама даведкай аб месцы рэгістрацыі і дазвол на права знаходжання на гэтай тэрыторыі. Гэтыя дакументы неабходна было прад'яўляць па першым патрабаванні ўсім прадстаўнікам любых дзяржаўных органаў.

У прыгранічных раёнах быў забаронены без спецыяльнага дазволу рух транспарту ў начны час па тэрыторыі населеных пунктаў і чыгуначных станцый, за выключэннем руху цягнікоў і рэйсавых аўтобусаў. Павятоваыя адміністрацыі абавязваліся абазначыць тэрыторыі населеных пунктаў, дзе рух у начны час не падлягаў абмежаванню.

Акрамя таго, у прыгранічных раёнах забаранялася любая фота- і кінафіксацыя без дазволу павятовай адміністрацыі. Гэтая забарона распаўсюджвалася таксама на ўсе віды прылад для прыёму і перадачы радыёсігналаў, за выключэннем звычайных бытавых стацыянарных радыёпрыёмнікаў.

Распараджэнне Міністэрства ўнутраных спраў ад 10 чэрвеня 1938 г. распаўсюдзіла некаторыя абмежаванні, якія дзейнічалі ў памежнай зоне, на тэрыторыю памежных раёнаў [10].

Замежныя грамадзяне, якія перасякалі дзяржаўную мяжу на аўтатранспартных сродках, былі абавязаны аплачваць збор на карысць Дзяржаўнага дарожнага фонду. Функцыі разліку, кантролю і спагнання збору ўскладаліся на мытныя органы. Пры ўездзе трэба было аплаціць збор мінімум за тры дні. Орган, які займаўся спагнаннем збору пры ўездзе ў краіну, выдаваў плацельшчыку квітанцыю, якую замежны грамадзянін павінен быў прад'явіць пры выездзе і даплаціць пры неабходнасці данахаваны збор за дадатковыя дні знаходжання. Ад аплаты збору на аснове Жэнеўскай канвенцыі ад 30 сакавіка 1931 г. вызваліліся транспартныя сродкі, зарэгістраваныя ў Даніі, Партугаліі, Вялікабрытаніі, Бельгіі, Люксембургу, Іспаніі, Італіі, Швецыі, Нідэрландах, Балгарыі, Югаславіі, Ірландыі, Фінляндыі, Швейцарыі, Румыніі, Палестыне і Турцыі [11]. Асобна рэгуляваліся пытанні перасячэння мяжы аўтамабільным транспартам турыстамі, якія валодалі пашпартамі ЗША.

Асобы, якія прыязджалі на тэрыторыю II Рэчы Паспалітай замежнымі аўтамабільнымі транспартнымі сродкамі, мелі цяжкасці з абменам валюты, неабходнай для ажыццяўлення плацяжоў у Дзяржаўны дарожны фонд. У гэтай сувязі было дазволена ажыццяўляць гэтыя плацяжы пры выездзе з краіны. Карта кантролю аплаты выдавалася пры ўездзе, а пры выездзе ажыццяўляўся разлік сумы плацяжу і спагнанне аплаты.

У II Рэчы Паспалітай мытны кантроль на пунктах пропуску выконвалі мытныя органы, арганізаваныя ў рамках Мытных упраўленняў. Працавалі яны ў строга вызначаны перыяд часу. Мытныя ўпраўленні, размешчаныя на аўтамабільных дарогах, працавалі з 08.00 да 12.00 і з 14.00 да 17.00 у зімовы час (з кастрычніка па люты) і з 07.00 да 12.00 і з 14.00 да 18.00 у астатнія месяцы [12]. На чыгуначным транспарце мытныя органы размяшчаліся на кожнай прыгранічнай станцыі. Існавалі спецыяльныя структурныя падраздзяленні па памежным і мытным кантролі ў марскіх і паветраных гаванях. Фармальна II Рэч Паспалітая ў гэты час заключала са сваімі суседзямі пагадненні аб сумесным памежным і мытным кантролі, а таксама аб мытным і пагранічным кантролі падчас руху цягнікоў паміж двюма пагранічнымі станцыямі, аднак на практыцы гэтыя дамовы не выконваліся.

Структура мытных органаў была зноўку ўстаноўлена законам ад 31 ліпеня 1924 г., згодна з якім Мытная служба стваралася як выканаўчы орган для «мытнай аховы межаў» [4]. Статус Мытнай службы быў вызначаны загадам Міністэрства фінансаў ад 29 студзеня 1926 г. [415], які затым быў дапоўнены распараджэннем ад 31 жніўня 1927 г. [13]. 22 сакавіка 1928 г. прэзідэнт II Рэчы Паспалітай выдаў распараджэнне аб Памежнай службе [14]. Артыкулам 92 гэтага распараджэння скасоўваліся ўсе нарматыўныя прававыя акты аб Мытнай службе. А ў адпаведнасці з артыкулам 1 органам, упаўнаважаным ажыццяўляць мытны кантроль на мяжы, стала Памежная служба, супрацоўнікам якой перадаваліся паўнамоцтвы па мытнаму дагляду і афармленню.

З 1919 г. кожная асоба, якая перасякала дзяржаўную мяжу як на ўезд, так і на выезд, павінна была вусна інфармаваць органы, якія ажыццяўлялі пагранічны і мытны кантроль, пра перавоз каштоўнасцяў (у першую чаргу ў сувязі са складанай эканамічнай сітуацыяй у краіне, да вывазу за межы краіны былі забаронены золата, срэбра і вырабы з іх). З 1920 г. на міжнародных турыстаў быў ускладзены абавязак прадстаўлення на мяжы служачым мытні падрабязнага спісу каштоўнасцяў (у двух экзэмплярах). Адзін асобнік перадаваўся ў мытныя органы, а другі з адпаведнай адзнакай вяртаўся заяўніку, на аснове якога ён мог перамясціць пералічаныя ў спісе каштоўнасці пры руху ў зваротным кірунку (папярэдне атрымаўшы дазвол на вываз каштоўнасцей у Міністэрстве фінансаў).

У дэкларацыі павінна была быць паказаная сума валюты, якая перавозілася праз мяжу (квота ўвазімай валюты магла быць пазначаная ў замежным пашпарце турыста). Наяўнасць заверанай ва ўстаноўленым парадку дэкларацыі дазваляла турысту вывесці на радзіму нявыкарыстаныя падчас падарожжа грашовыя сродкі. Усе незадэклараваныя падчас уезду ў краіну грашовыя сродкі і каштоўнасці канфіскоўваліся на карысць дзяржавы пры спробе іх вывазу.

Мэтай мытнага надгляду было прадухіленне ўвозу ў краіну забароненых тавараў, а таксама тавараў без выплаты мытных пошлін. Вызваляліся ад выплаты пошлін «былыя ва ўжыванні прадметы, якія падарожнікі [...] маюць пры сабе для асабістага карыстання [...], або прадметы, якія з пункту гледжання якасці і колькасці адпавядаюць патрэбам і статусу падарожніка» [15]. Без выплаты пошліны дазвалялася ўвозіць да 50 штук цыгарэт, або 20 штук цыгар, або 50 грам тытуню, а таксама да 1 літра алкагольных напояў у адчыненай тары (што павінна было сведчыць аб прызначэнні алкаголю для асабістага ўжывання).

Надгляд багажу мог ажыццяўляцца толькі ўпаўнаважанымі асобамі ў прысутнасці ўладальніка, а пры выяўленні парушэнняў кожны раз складаўся пратакол [16]. Згодна з Інструкцыяй ад 1 студзеня 1927 г. [17] дагляд ручной паклажы, якая перавозілася ў салоне цягніка, мог праводзіцца падчас руху цягніка ўпаўнаважанымі прадстаўнікамі фіскальных органаў або адміністрацыі чыгункі. Інструкцыя ад 22 мая 1930 г. [18] вызначала, што дагляд багажу трэба было ажыццяўляць у вагоне цягніка або ў спецыяльнай рэвізійнай зале ў будынку вакзала. Згодна з дакументам ад 23 красавіка 1938 г. Міністэрству фінансаў сумесна з Міністэрствам камунікацый дазвалялася павялічваць час стаянкі міжнароднага цягніка з мэтай ажыццяўлення мытнай і валютнай рэвізіі звыш устаноўленага раскладам руху цягнікоў [19].

Калі турыст прыбываў з-за мяжы на польскую мытную тэрыторыю на працяглае час і меў пры сабе прадметы асабістага карыстання, якія абкладаліся ўвазнай мытнай пошлінай, мытны орган па заяве турыста пакідаў гэтыя прадметы ўласніку да моманту выезду за межы польскай мытнай тэрыторыі, беручы пры гэтым поўны кошт тавару ў якасці закладу. Пры выезде за межы польскай мытнай тэрыторыі турысту вярталіся кошты ўнесенага пры ўездзе закладу мытным органам, які сведчыў вываз тавару за межы краіны.

Варта адзначыць, што ў міжваенны час, у адрозненне ад часу «мытнага лібералізму» другой паловы XIX – пачатку XX стст., наступіў перыяд, калі мытныя фармальнасці дасягнулі максімальнага ўзроўню складанасці. Мытнае заканадаўства розных краін вельмі моцна адрознівалася і прадугледжвала суровыя санкцыі за парушэнне правілаў часовага ўвозу на сваю мытную тэрыторыю багажу і тавараў для асабістага карыстання. Усё гэта стварала дадатковыя цяжкасці пры турыстычных паездках.

Для турыстаў, якія прыбывалі на тэрыторыю II Рэчы Паспалітай аўтамабілямі або матацыкламі, ствараліся спецыяльныя ўмовы ўезду на польскую мытную тэрыторыю. Сябры замежных турыстычных клубаў пры ўездзе на тэрыторыю II Рэчы Паспалітай прад'яўлялі спецыяльныя пасведчанні, якія былі пакліканы спрасціць міжнародны турыстычны абмен. Уладальнікі такіх пасведчанняў вызваляліся ад абавязковага ўнясення закладу ў памеры кошту транспартнага сродку (гарантыя наступнага вывазу транспартнага сродку за межы краіны) на тэрмін да 4 месяцаў. Гарантам выканання турыстамі абавязкаў па вывазу транспартнага сродку ў тэрмін з тэрыторыі II Рэчы Паспалітай выступаў Польскі аўтамабільны клуб. Калі на працягу пэўнага часу турыст не пакідаў на сваім транспартным сродку межы II Рэчы Паспалітай, то мытныя органы накіроўвалі адпаведнае апавяшчэнне ў Міністэрства фінансаў, якое выстаўляла Польскаму аўтамабільнаму клубу рахунак у памеры мытнай пошліны на невывезены ў тэрмін за межы польскай мытнай тэрыторыі транспартны сродак.

У сваю чаргу грамадзяне II Рэчы Паспалітай, якія выязджалі за мяжу на ўласных транспартных сродках, атрымлівалі ў мытных органах спецыяльныя сведчанні, якія дазвалялі ўехаць назад у краіну на тым жа транспартным сродку на працягу года без выплаты ўвазнай мытнай пошліны.

Правілы ўезду замежных грамадзян на ўласных механічных транспартных сродках на мытную тэрыторыю II Рэчы Паспалітай былі зноўку вызначаныя ў распараджэнні Міністэрства фінансаў ад 24 чэрвеня 1926 г. [20], што было звязана з далучэннем II Рэчы Паспалітай да Міжнароднай канвенцыі аб дарожным руху. Асноўныя правілы ўезду замежнікаў аўтамабільным транспартам засталіся тыя ж, аднак тэрмін вольнага знаходжання іх у краіне быў скарачаны да трох месяцаў, а бяспрошлінна стала магчыма ўвезці не толькі сам аўтамабіль, але і запасныя часткі да яго і неабходны запас паліва. Правіла ўнясення закладу ў памеры мытнай пошліны за транспартны сродак было распаўсюджана на ўладальнікаў ровараў, якія не валодалі пасведчаннямі сяброў замежных турыстычных клубаў.

Такія правілы дзейнічалі і ў дачыненні да турыстаў, якія прыбывалі на мытную тэрыторыю II Рэчы Паспалітай на ўласных паветраных судах. Гарантам вывазу паветранага суда з польскай мытнай тэрыторыі ў гэтым выпадку выступаў Аэраклуб Рэчы Паспалітай у Варшаве.

З 18 ліпеня 1935 г. замежныя грамадзяне, якія ўвозілі на тэрыторыю II Рэчы Паспалітай любыя транспартныя сродкі, маглі быць вызваленыя ад выплаты мытнай пошліны або закладу ў яе памеры пры ўмове дэкларавання ўладальнікам намеру вывезці яго за межы II Рэчы Паспалітай ва ўстаноўлены тэрмін і выкарыстання транспартнага сродку выключна ў асабістых мэтах [21].

Заклучэнне. Дзяржаўнае рэгуляванне трансгранічных турыстычных патокаў у разглядаемы перыяд ажыццяўлялася галоўным чынам з дапамогай ўстанаўлення рэжыму пропуску праз дзяржаўную мяжу асобаў, транспартных сродкаў і багажу, які ажыццяўляўся ў вызначаных пунктах пропуску і заключаўся ў прызнанні законнасці перасячэння дзяржаўнай мяжы асобамі, транспартнымі сродкамі, якія прыбывалі на тэрыторыю II Рэчы Паспалітай або вывозіліся за яе межы, а таксама перамяшчэння

турыстамі праз мяжу багажу і тавараў для асабістага карыстання. Пропуск праз дзяржаўную мяжу асобаў, транспартных сродкаў і багажу ўключаў ажыццяўленне пагранічнага, мытнага, а пры неабходнасці і іншых відаў кантролю. Падставай для пропуску праз дзяржаўную мяжу з'яўлялася наяўнасць сапраўдных дакументаў на права перасячэння дзяржаўнай мяжы і перамяшчэння транспартных сродкаў. За незаконнае перасячэнне мяжы прадугледжвалася крымінальная адказнасць аж да пазбаўлення волі. Для развіцця рэкрэацыі і турызму істотнае значэнне мела адказнасць за парушэнне рэжыму знаходжання на прыгранічных тэрыторыях, так як у Заходняй Беларусі значная колькасць аб'ектаў турыстычнай атракцыі знаходзілася ў непасрэднай блізкасці да дзяржаўнай мяжы.

ЛІТАРАТУРА

1. Dominiczak, H. Wojska Ochrony Pogranicza w latach 1845–1948 / H. Dominiczak. – Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1971. – 382 s.
2. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 grudnia 1927 r. o granicach Państwa // Dziennik Ustaw. – 1927. – № 117. – Poz. 996.
3. Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 16 marca 1928 r. o ewidencji i kontroli ruchu ludności // Dziennik Ustaw. – 1928. – № 32. – Poz. 309.
4. Ustawa z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych // Dziennik Ustaw. – 1924. – № 80. – Poz. 777.
5. Dekret tymczasowy z dnia 18 grudnia 1918 r. w sprawie utworzenia straży granicznej // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. – 1918. – № 4. – Poz. 61.
6. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych / 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. – Poz. 619.
7. Rozporządzenie Rady Obrony Państwa z dnia 20 lipca 1920 r. w przedmiocie ochrony granic // Dziennik Ustaw. – 1920. – № 64. – Poz. 426.
8. Archiwum Akt Nowych w Warszawie. – Zesp. 14. – Sygn. 7028. – 371 s.
9. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 10 czerwca 1938 r. o pasie granicznym // Dziennik Ustaw. – 1938. – № 43. – Poz. 360.
10. Konwencja międzynarodowa o sposobie opodatkowania obcokrajowych pojazdów mechanicznych, podpisana w Genewie dnia 30 marca 1931 r. // Dziennik Ustaw. – 1934. – № 98. – Poz. 900.
11. Okólnik Ministra Skarbu z dnia 15 maja 1920 r. do wszystkich Urzędów Celnych // Dziennik Urzędowy Rzeczypospolitej Polskiej «Monitor Polski». – 1920. – № 131. – Poz. 112.
12. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 29 stycznia 1926 r. o organizacji Straży Celnej // Dziennik Ustaw. – 1926. – № 18. – Poz. 105.
13. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 31 sierpnia 1927 r. o organizacji Straży Celnej // Dziennik Ustaw. – 1927. – № 82. – Poz. 716.
14. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o Straży Granicznej // Dziennik Ustaw. – 1928. – № 37. – Poz. 349.
15. Okólnik z dnia 24 października 1924 r. w sprawie wskazówek dla osób przejeżdżających granicę polską // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Zagranicznych. – 1924. – № 8. – Poz. 112.
16. Instrukcja tymczasowa dla funkcjonariuszów Ministerstw: Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu, Aproprowiacji, Skarbu, Spraw Wewnętrznych, Urzędu Walki z Lichą i Spekulacją i Straży Kolejowej w sprawie rewizji bagaży i ładunków przewożonych kolejami żelaznymi // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych. – 1919. – № 10. – Poz. 56.
17. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 stycznia 1927 r. o wydaniu nowej «Instrukcji w sprawie dokonywania rewizji bagaży i przesyłek kolejowych przez uprawnione organa państwowe» // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji. – 1927. – № 1. – Poz. 2.
18. Rozporządzenie Ministrów: Skarbu, oraz Komunikacji z dnia 22 maja 1930 r. w sprawie Instrukcji kolejowo-celnej // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji. – 1930. – № 17. – Poz. 135.
19. 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. – Poz. 328.
20. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 24 czerwca 1926 r. w sprawie ruchu samochodowego, motocyklowego i rowerowego przez granicę celną Rzeczypospolitej Polskiej // Dziennik Ustaw. – 1926. – № 69. – Poz. 404.
21. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 18 lipca 1935 r. o odprawie celnej środków przewożonych // Dziennik Ustaw. – 1935. – № 60. – Poz. 387.

**THE NATIONAL BORDER AND THE BORDER AREAS OF WESTERN BELARUS IN 1920 - 1930s:
THE SPECIFICITY OF LEGAL STATUS, REGULATION OF MOVEMENTS,
THE IMPACT ON TOURISM DEVELOPMENT**

U. GANSKI

The article analyzes the main legal acts which defined the procedure for moving through the frontier of Second Polish Republic persons, their baggage and vehicles, as well as define the order of functioning of border and customs authorities; Specificity and classification of areas is carried out with a different legal status, which is in close proximity to the state border.