

УДК 379.851

Володимир Ганський

**МІЖНАРОДНИЙ ТУРИЗМ ТА ЙОГО
ІНСТИТУЦІОНАЛІЗАЦІЯ У МІЖНАРОДНИХ
ВІДНОСИНАХ 1920–1930-Х РР.
(НА ПРИКЛАДІ П РЕЧІ ПОСПОЛИТОЇ)**

В статті аналізується інституційна та правова база міжнародного туризму і співробітництва у туристичній сфері Польської держави з країнами Європи у 1920–1930-і рр. Розглядаються важливі для розвитку туризму у міжвоєнний період міжнародні двосторонні та багатосторонні договори. Висвітлюються основні механізми та заходи активізації і полегшення транскордонних туристських міграцій, що покликані забезпечити зручну для туристів комунікацію між країнами, спростити процедури прикордонного та митного оформлення, сприяти культурним та гуманітарним контактам.

Ключові слова: туризм, історія туризму, міжнародні відносини, Польща, міжвоєнний період.

Туризм як багатогранне явище, що поєднує економічні, соціальні, культурні та екологічні аспекти, має практично невичерпний потенціал для постійного розвитку, тісно поєднується з багатьма сферами життя суспільства, що обумовлює його значну роль в соціально-економічному житті. Якщо оцінювати ХХ ст. з точки зору результатів використання потенціалу культурних і економічних зв'язків у цій сфері між країнами Європи та Україною, то стає очевидним те, що це практично століття втрачених можливостей. Майже протягом усього минулого століття унікальної значущості пам'ятники архітектури, природні об'єкти, велика культурна спадщина, цікаві та незвичні туристичні маршрути, місця лікування та відпочинку в Україні – все це було практично недоступно для організації повноцінного міжнародного туризму з ряду відомих причин: війни, конфлікти, тривала радянська окупація та обумовлена нею закритість нашої країни, нерозвиненість інфраструктури туризму – шляхів сполучення, місць відпочинку та інших її елементів. Все це зумовило те, що на рубежі ХХ і ХХІ століть Україна повинна була починати свій шлях інтеграції у глобальний туристичний простір майже з нуля, інтегруватися у міжнародні ринки туристичних послуг практично не маючи відповідного досвіду. Але джерелом такого досвіду міжнародної співпраці в туристичній галузі для сучасної України може і повинен стати період між двома світовими війнами. Так, на той час ні радянська Україна, ні Західна Україна у складі Польщі не були повноправними суб'єктами міжнародних відносин і міжнародного права. Але уклалися на міжнародному рівні договори і угоди, які знаходили своє застосування і сприяли притоку туристів на територію Західної України, що на той час була частиною відродженої польської держави – П Речі Посполитої. Радянська держава в той час в міжнародному туризмі участі не брала взагалі, в той час як Польща виявляла значну активність на міжнародній арені в цій сфері, прагнула полегшувати туристичні контакти, вбачаючи у цій сфері значний економічний і гуманітарний потенціал. Тому вивчення історичного досвіду міжвоєнного часу, історії розвитку міжнародного туризму, а також міжнародних відносин, які його визначали, є важливим і перспективним напрямком історичних та міждисциплінарних досліджень.

На жаль, дана тема практично не досліджується вітчизняними фахівцями. Окремі елементи, що розкривають процеси і контекст міжнародної

інституціоналізації туризму, містяться в роботах таких українських авторів як Т. В. Ковальчук, яка займалася комплексним вивченням історії організації та розвитку регіонального туризму на території Волинського воєводства, частково зачіпаючи і питання розвитку міжнародного туризму. Історії туризму в південно-східних воєводствах міжвоєнної Польщі також присвятила свої публікації О. Р. Завадська. Діяльність громадських організацій і об'єднань у сфері туризму на Волині розглядала Н. В. Кінд-Войтюк. Історії становлення масового туризму в Польщі присвятив свої окремі публікації Н. Б. Литвин. Серед зарубіжних, в першу чергу польських авторів, слід відзначити праці Л. Цвікли, який вивчав міжвоєнне польське право, а також Е. Хельмецького, який досліджував державні та громадські ініціативи розвитку туристичного та краєзнавчого руху в Польщі цього періоду, а також комплексні публікації з історії туризму М. Леван, П. Гришеля, С. Островського та ін. Як видно, ця тема висвітлювалася раніше авторами лише фрагментарно в рамках оглядових видань та інших тем.

Мета статті – розгляд процесу інституціоналізації міжнародного туризму в міжнародних відносинах 1920–1930-х рр. через призму зовнішніх зв'язків і договорів найважливіших геополітичних гравців тодішньої Європи і світу з Польською державою, до складу якої на той час входила значна частина етнічних українських земель, і на які поширювалася дія укладених польським урядом договорів і угод в туристичній сфері.

До цього часу в науці не розроблена загальновизнана класифікація міжнародних договорів. У залежності від кількості сторін договори найчастіше поділяються на двосторонні та багатосторонні. У свою чергу, багатосторонні договори можуть бути універсальними (відкритими для будь-яких суб'єктів міжнародного права) або з обмеженим числом учасників. Останні, як правило, носять закритий характер. Універсальними багатосторонніми договорами, що регулювали окремі напрями міжнародних відносин, прямо або побічно розкриваючи питання регулювання сфери туризму, у період між двома світовими війнами були Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (м. Париж, 13 жовтня 1919 р.) [1], Міжнародна конвенція про щотижневий відпочинок працівників промислових підприємств (м. Женева, 17 листопада 1921 р.) [2], Міжнародна конвенція про спрощення митних процедур (м. Женева, 3 листопада 1923 р.) [3], Конвенція про міжнародне залізничне сполучення (м. Женева, 9 грудня 1923 р.) [4], Міжнародна конвенція про автомобільний рух 1923 р., Міжнародна конвенція про залізничне перевезення пасажирів і багажу (м. Берн, 23 жовтня 1924 р.) [5], Міжнародна конвенція про дорожній рух (м. Париж, 24 квітня 1926 р.) [6], Міжнародна конвенція про уніфікацію правил міжнародних авіаперевезень (м. Варшава, 28 січня 1932 р.) [7], Міжнародна конвенція про оподаткування іноземних транспортних засобів (м. Женева, 30 березня 1931 р.) [8], Міжнародна конвенція про уніфікацію дорожніх знаків (м. Женева, 30 березня 1931 р.) [9]. Дія зазначених багатосторонніх міжнародних договорів поширювалися, в тому числі, і на територію Західної України з моменту їх ратифікації Сеймом або урядом Польщі.

Міжнародні договори, що регулювали окремі питання туризму, поділяються на міждержавні, міждержавні та міжвідомчі. Міждержавні договори підписувалися главами держав (наприклад, Конкордат Апостольської Столиці з II Річчю Посполитою (м. Рим, 10 лютого 1925 р.) [10], міждержавні – главами урядів (наприклад, Польсько-німецька угода про транскордонні переміщення (29 квітня 1922 р.) [11]; міжвідомчі – керівниками центральних відомств (наприклад, Польсько-румунська міжвідомча угода про експлуатацію регулярних авіаліній (м. Бухарест, 2 травня 1931 р.) [12].

За об'єктом регулювання міжнародні договори сфери туризму можна класифікувати на політичні, економічні та договори зі спеціальних питань.

Політичні договори, які були базовими для організації міжнародного туризму, регулювали відносини з підтримання миру та безпеки, територіальні питання та ін. В якості прикладу цього виду міжнародних договорів стосовно предмету дослідження можна привести так званий Ризький мирний договір 1921 р.; (м. Рига, 18 березня 1921 р.) [13] і Польсько-радянську угоду з юридичних питань, пов'язану з державним кордоном (м. Москва, 10 квітня 1932 р.) [14].

Економічні договори були спрямовані на регулювання відносин у господарській сфері і представляли собою угоди про торговельно-економічне співробітництво. Прикладами договорів такого роду, які регулювали економічні аспекти туризму, можуть бути Торгова конвенція між Польщею та Румунією (м. Бухарест, 1 липня 1921) [15], Польсько-австрійська торгова конвенція (м. Варшава, 25 вересня 1922 р.) [16], Торгова конвенція між II Річчю Посполитою та Королівством сербів, хорватів та словенців (м. Варшава, 23 жовтня 1922 р.) [17], Польсько-турецька торгова конвенція (5 грудня 1923 р.) [18], Польсько-голландська торгова угода (м. Варшава, 30 травня 1924 р.) [19], Польсько-чехословацька торгова конвенція (м. Варшава, 23 квітня 1925 р.) [20], Польсько-турецька торгово-навігаційна конвенція (м. Анкара, 29 серпня 1931 р.) [21], Польсько-австрійська торгова конвенція (м. Відень, 11 жовтня 1933 р.) [22], Польсько-чехословацька торгово-навігаційна конвенція (м. Прага, 10 лютого 1934 р.) [23].

У двосторонніх економічних договорах містилися положення, які зобов'язували сторони спрощувати і прискорювати здійснення прикордонних і митних формальностей, пов'язаних з перетином кордону, а також декларації дій щодо активізації міжнародного туризму.

Торгова конвенція між II Річчю Посполитою та Королівством Румунія, підписана в липні 1921 р. [24], містила положення про те, що сторони зроблять всі можливі кроки для забезпечення вільного взаємного переміщення громадян. Крім того, сторони визначали необхідність укладання міжнародної конвенції про спрощення транскордонного руху залізничним транспортом.

У ході робіт над торговельною угодою між II Річчю Посполитою та Королівством сербів, хорватів і словенців (з 1929 – Королівство Югославія) [25] визначено, що сторони повинні вживати заходів для організації прямого залізничного сполучення між країнами. У зв'язку з цим, державні залізничні адміністрації обох країн були зобов'язані звернутися до державних залізничних адміністрацій країн, розташованих між Югославією та Польщею (Чехословаччина, Угорщина та Румунія), з пропозицією укладення спільної залізничної угоди.

Також і в торговельній угоді між II Річчю Посполитою та Австрією, підписаної у Варшаві 25 вересня 1922 р. [26], у статті 18 містилося положення про організацію прямого залізничного пасажирського сполучення. Такі ж положення містяться і в торговельному договорі з Туреччиною, укладеному в Лозанні 23 липня 1923 р. [27]. За ним Польща повинна була отримати пряме залізничне пасажирське сполучення зі Стамбулом через Бухарест і Софію.

30 травня 1924 р. у Варшаві було підписано торговельну угоду з Королівством Нідерланди [28]. У статті 11 частини 3 сторони брали на себе зобов'язання з організації прямого пасажирського сполучення між країнами морем і залізницею, що повинно було активізувати економічні та туристичні контакти.

Питання оптимізації залізничного сполучення містилися і в торговельних угодах з Чехословаччиною [29]. У статті 22 торговельної конвенції, підписаної у Варшаві 23 квітня 1925 р., обидві держави зобов'язувалися застосовувати понижуючі коефіцієнти для залізничних пасажирських тарифів. Наступна стаття містила положення про організацію прямого залізничного сполучення з Чехословаччиною, а також про організацію транзитних залізничних

пасажирських перевезень через її територію в треті країни. Це підтверджувалося і торговою конвенцією, підписаною в Празі 10 лютого 1934 р. [30].

У торгово-фінансовому договорі з Французькою Республікою, підписаному в Парижі 18 липня 1936 р. [31], містилися положення по взаємних розрахунках, а також витрат громадян, пов'язаними з туризмом, і взаємними поїздками. Зокрема, містилися норми про уникнення подвійного оподаткування у сфері туризму.

У торговому договорі з Литовською Республікою, укладеному в Каунасі 22 грудня 1938 р. [32], у статті 5 сторони брали на себе зобов'язання при організації прямого залізничного сполучення керуватися інтересами туристів і нормами міжнародного права у сфері туризму. У підсумковому протоколі також містилося положення про застосування преференційних тарифів на перевезення пасажирів.

До договорів зі спеціальних питань відносилися двосторонні і багатосторонні угоди з питань науки і техніки, транспорту та зв'язку, культури і освіти, інформації і спорту, правової допомоги та ін. Серед підписаних II Річчю Посполитою договорів зі спеціальних питань, що регулювали сферу туризму, слід назвати Польсько-датську угоду про повітряне сполучення (м. Копенгаген, 16 грудня 1924 р.) [33], Польсько-німецьку конвенцію про малий прикордонний рух (м. Гданськ, 30 грудня 1924 р.) [34], Протокол про тимчасове регулювання питань повітряного сполучення між Польщею та Великою Британією 1924 р. [35], Польсько-німецький договір про взаємне залізничне сполучення (м. Берлін, 27 березня 1925 р.) [36], Польсько-австрійський договір про повітроплавання (5 травня 1925 р.) [37], Польсько-чехословацьку конвенцію про малий прикордонний рух (м. Прага, 30 травня 1925 р.) [38], Польсько-чехословацьку туристичну конвенцію (м. Прага, 30 травня 1925 р.) [39], Польсько-шведську конвенцію про повітроплавання (м. Стокгольм, 1 жовтня 1925 р.) [40], Польсько-голландську конвенцію про повітроплавання (м. Гаага, 4 листопада 1925 р.) [41], Польсько-німецьку конвенцію про врегулювання прикордонних питань (м. Познань, 27 січня 1926 р.) [42], Польсько-німецьку угоду про взаємну залізничну комунікацію (м. Берлін, 27 березня 1925 р.) [43], Польсько-чехословацький договір про повітроплавання (м. Прага, 15 квітня 1926 р.) [44], Польсько-німецьку угоду про спільний митний та прикордонний контроль (м. Берлін, 16 червня 1926 р.) [45]. До них відносилися Польсько-чехословацька конвенція про взаємну залізничну комунікацію (м. Прага, 30 травня 1927 р.) [46], Польсько-латвійський договір про залізничну комунікацію (м. Рига, 12 лютого 1929 р.) [47], Польсько-німецький договір про повітроплавання (м. Берлін, 28 серпня 1929 р.) [48], Польсько-румунську угоду про залізничну комунікацію (м. Бухарест, 30 жовтня 1929 р.) [49], Польсько-румунську угоду про малий прикордонний рух (м. Варшава, 3 лютого 1931 р.) [50], Польсько-австрійський договір про повітроплавання (м. Відень, 10 квітня 1930 р.) [51], Польсько-румунська конвенція про експлуатацію регулярних авіаліній (м. Варшава, 9 травня 1930 р.) [52], Польсько-французька конвенція про експлуатацію регулярних авіаліній (м. Варшава, 2 серпня 1930 р.) [53], Польсько-болгарська конвенція про експлуатацію регулярних авіаліній (м. Софія, 7 квітня 1931 р.) [54], Польсько-грецька конвенція про експлуатацію регулярних авіаліній (м. Афіни, 22 квітня 1931 р.) [55], Польсько-угорська конвенція про експлуатацію регулярних авіаліній (м. Будапешт, 28 листопада 1931 р.) [56], Польсько-болгарська конвенція про співробітництво в інтелектуальній сфері (м. Варшава, 8 квітня 1935 р.) [57], Польсько-угорська конвенція про співробітництво в інтелектуальній сфері (м. Варшава, 21 жовтня 1934 р.) [58], Польсько-румунська конвенція про співробітництво у інтелектуальній сфері (м. Варшава, 27 листопада 1936 р.) [59], Польсько-

румунська конвенція про регулювання питань платежів туристів і подорожуючих (м. Бухарест, 24 квітня 1937 р.) [60], Польсько-фінляндський протокол про інтелектуальне співробітництво (14 лютого 1938 р.) [61], Польсько-литовська угода про залізничну комунікацію (м. Варшава, 25 травня 1938 р.) [62], Польсько-латвійська конвенція про експлуатацію регулярних авіаліній (м. Рига, 16 червня 1938 р.) [63], Польсько-фінляндська конвенція про експлуатацію регулярних авіаліній (м. Гельсінкі, 29 липня 1938 р.) [64].

Найпоширенішою формою вирішення проблем у сфері міжнародного туризму у міжвоєнний період були туристичні конвенції, що представляли собою різновиди договорів зі спеціальних питань. Перша подібна конвенція була розроблена 25 квітня – 6 травня 1924 р. у Кракові представниками II Речі Посполитої та Чехословаччини під час Польсько-Чехословацької міжнародної делімітаційної комісії [65]. Конвенція була покликана активізувати взаємний туристичний обмін насамперед шляхом спрощення паспортно-візових формальностей та поліпшення транспортного сполучення. Стаття 16 частини А регулювала питання перетину польсько-чехословацького кордону, а статті 17 та 18 визначали напрямки спільної роботи щодо покращення стану транскордонних транспортних коридорів: реконструкції автомобільних доріг і будівництва залізничного сполучення між країнами. Сторони також зобов'язувалися уніфікувати способи створення та маркування на місцевості транскордонних туристичних маршрутів.

Початковий текст конвенції був розроблений на конференції в Закопане 6–8 вересня 1924 р. за участю представників органів влади та експертів туристичної сфери з обох сторін. Після розгляду проекту конвенції на міжміністерських конференціях та внесення поправок, текст був парафований представниками сторін, урочисто підписаний в Празі 30 травня 1925 р. і набрав чинності 12 червня 1926 р. після ратифікації національними законодавчими органами.

Серед іншого, конвенція передбачала взаємне надання членам національних туристичних організацій знижок на проїзд залізничним транспортом, а також можливість членам місцевих туристичних товариств перетинати кордон у святкові та передсвяткові дні з туристичними цілями без паспорта на основі членських квитків. Стаття 5 передбачала спрощення організації взаємних шкільних екскурсій. Члени Польського туристичного товариства та Польського лижного союзу могли претендувати на видачу в спрощеному порядку безкоштовних багаторазових чехословацьких віз строком на один рік з можливістю подальшого їх продовження. Крім того, пішим туристам дозволялося перетинати кордон поза пунктами пропуску на спеціально позначених туристичними маршрутах та стежках. Конвенція також вводила спеціальний пільговий митний режим для товарів особистого користування, що перевозяться туристами.

Туристи, що володіли визначеними у конвенції документами, могли перетинати кордон практично в будь-якому місці й не були зобов'язані проходити митний огляд. Ця норма діяла практично до середини 1930-х рр., коли у II Речі Посполитої митне законодавство стало посилюватися і дана норма була скасована.

В основі концепції названої конвенції лежала ідея подальшого відкриття польсько-чехословацького кордону для вільного пересування туристів. Важливим чинником прийняття стало те, що до 1918 р. територія польсько-чехословацького пограниччя являла собою єдиний економічний, культурний і туристичний регіон у межах колишньої Австро-Угорщини. Прийняття конвенції також сприяла позиція громадськості в особі туристичних організацій.

У 1930-і рр. у Міністерстві закордонних справ мав місце цикл конференцій щодо розширення предметної сфери конвенції з Чехословаччиною, перша з яких

відбулася в квітні 1932 р. Також і Польське туристичне товариство спільно з Чехословацьким клубом туристів розробляло проекти активізації взаємних туристичних обмінів. Однак польсько-чехословацький територіальний конфлікт 1938 р. за Тешинську область поклав кінець всім ініціативам та припинив дію конвенції.

Крім Польсько-чехословацької туристичної конвенції подібні ініціативи не були реалізовані повною мірою з жодною з країн-сусідів II Речі Посполитої, причиною чого були політичні і територіальні розбіжності, які в кінцевому підсумку і припинили дію Польсько-чехословацької туристичної конвенції.

У кінці 1920-х – початку 1930-х рр. на стадії консультацій і розробки перебувала туристична конвенція між II Річчю Посполитою та Королівством Румунія. Підсумком консультацій стало укладення Польсько-румунської угоди про малий прикордонний рух [66]. Проект обговорювався на міжміністерських конференціях і під час конференції воеводських референтів туризму в Тернополі 2 липня 1931 р. Спочатку передбачалося, що подібна ініціатива викличе негативну реакцію з боку Німеччини, однак після оприлюднення проекту угоди і відсутності реакції з боку офіційного Берліна було прийнято рішення перейти до стадії практичної реалізації проекту. Частково ініціатива втілення реалізацію в конвенції про лібералізацію оплат для туристів і мандрівників, підписаної в Бухаресті 24 квітня 1937 р. урядами II Речі Посполитої і Королівства Румунія [67].

Керівник Департаменту туризму М. Орлович у своїх щоденниках згадує, що в період з 1932 р. по 1936 р. в Міністерстві закордонних справ періодично проходили конференції з підготовки туристичної конвенції ще й з Югославією [68].

Для розвитку міжнародного туризму істотне значення мала ратифікація президентом II Речі Посполитої 24 листопада 1927 р. Конвенції про міжнародне залізничне сполучення і протоколу до неї [69]. Країни-підписанти цих документів брали на себе зобов'язання щодо забезпечення безперешкодного залізничного сполучення і налагодження співробітництва у сфері міжнародних пасажирських перевезень залізничним транспортом. Узгоджувалося подальше утримання існуючих та будівництво нових транскордонних залізничних маршрутів. Крім того, сторони погоджували здійснення всіх прикордонних і митних формальностей в одному місці, зобов'язувалися поетапно провести лібералізацію з метою збільшення зручності перетину кордону для туристів. Також обговорювалися питання спільного використання та обміну залізничними вагонами і локомотивами. Крім того, країни-учасниці при збереженні національного суверенітету в сфері ціноутворення і встановлення тарифів на перевезення пасажирів зобов'язувалися застосовувати уніфіковані механізми ціноутворення для уникнення необґрунтованого завищення тарифів. Окремо обговорювалася можливість поширення положень конвенції на інші види транспорту.

Також міжнародному туристичному обміну сприяло підписання залізничних конвенцій з Німеччиною (Берлін, 27 березня 1925 р.), Чехословаччиною (Прага, 30 травня 1927 р.), Латвією (Рига, 12 лютого 1929 р.), Румунією (Бухарест, 30 жовтня 1929 р.). Зокрема, згідно Польсько-латвійської угоди прикордонний і митний контроль повинен був здійснюватися під час руху поїзда між прикордонними станціями.

25 травня 1938 р. у Варшаві підписано угоду про залізничне сполучення з Литвою [70]. Так, взаємний пасажирообмін повинен був активізуватися через коригування розкладу руху поїздів та організацію зручних стикувань, а також за рахунок лібералізації паспортно-візових та митних процедур. Прикордонний

контроль кожна сторона зобов'язувалася здійснювати на прикордонній станції або під час руху поїзда до лінії державного кордону.

Згідно з підписаною в Будапешті 10 червня 1939 р. угодою між II Річчю Посполитою та Угорщиною про прикордонні питання і залізничне сполучення, сторони зобов'язувалися здійснювати прикордонні формальності таким чином, щоб сприяти активізації взаємного туристичного обміну. Паспортний і митний контроль повинен був здійснюватися спільно обома сторонами на одній із прикордонних станцій. Конвенція вступила в силу після ратифікації, проте початок бойових дій у вересні 1939 р. завадив цьому процесу.

У липні 1939 р. була розпочата розробка польсько-словацької угоди про регулювання взаємних прикордонних питань на залізниці. Даний проект був задовільний за моделлю підписаної Польсько-угорської угоди.

Розвитку міжнародного туризму сприяло також укладання договорів у сфері цивільної авіації. У міжвоєнний період почали діяти дві багатосторонні угоди, однією зі сторін яких була Польща. Крім того, польська влада уклала з кількома країнами двосторонні договори про регулювання взаємного авіасполучення.

13 жовтня 1919 р. у Парижі була підписана конвенція, підготовлена Міжнародною комісією повітряного транспорту [71]. Президент ратифікував цю конвенцію 17 листопада 1924 р. Вона була спрямована на міжнародне правове регулювання у сфері повітряного транспорту, встановлювала принципи визначення державної належності повітряних транспортних засобів, а також умови допуску повітряних транспортних засобів до аеронавігації. Для туризму суттєве значення мав додаток до конвенції, що спрощував і уніфікував митні та прикордонні процедури у сфері міжнародної цивільної авіації.

12 жовтня 1929 р. у Варшаві ухвалена Конвенція про уніфікацію деяких правил перевезення пасажирів засобами цивільної авіації [72], яка вступила у дію 13 лютого 1933 р. Її метою, як зазначалося у преамбулі, було встановлення уніфікованих правил міжнародного перевезення пасажирів авіаційним транспортом, супровідних документів та відповідальності авіаперевізників. Проїзним документом встановлювався квиток, який повинен був містити детальну інформацію про маршрут, час і місце відліту та прибуття. Перевізник несе відповідальність за тілесні ушкодження, загибель пасажира, що сталися під час польоту, за втрату або пошкодження багажу, а також у разі запізнення, затримки або скасування рейсу. Однак авіакомпанія звільнялася від будь-якої відповідальності якщо могла довести, що зробила всі необхідні для запобігання ситуації заходи. У Конвенції також вказувалася межа відповідальності перевізника за різні види збитку.

У міжвоєнне двадцятиріччя II Річчю Посполита уклала двосторонні угоди у сфері цивільної авіації з Австрією, Болгарією, Словаччиною, Данією, Фінляндією, Францією, Грецією, Нідерландами, Латвією, Німеччиною, Румунією, Швецією, Угорщиною та Великою Британією. Названі угоди зробили можливим розвиток цивільної авіації, створивши правову основу для організації регулярного авіаційного сполучення та експлуатації повітряних суден в туристичних цілях.

Питання міжнародного туризму з використанням автомобільних транспортних засобів регулювалися Конвенцією про автомобільний рух, прийняту 11 жовтня 1909 р. у Парижі [73]. Вона, серед іншого, вводила в обіг міжнародні посвідчення водія автомобільного транспортного засобу.

Для розвитку міжнародного автомобільного туризму важливе значення мало прийняття в Парижі 24 квітня 1926 р. двох міжнародних конвенцій: одна стосувалася організації руху автомобільного транспорту [74], а інша – правил дорожнього руху [75]. Сейм висловив згоду на ратифікацію обох 23 березня 1929 р. Конвенція про правила дорожнього руху містила норми для всіх

учасників дорожнього руху: автомобілів, мотоциклів, велосипедів, гужового транспорту, вершників, велосипедистів та пішоходів. Конвенція, що стосувалася організації руху автомобільного транспорту, містила умови, яким повинен був відповідати транспортний засіб для участі в дорожньому русі на дорогах загального користування, а також встановлювала вимоги до водіїв транспортних засобів, визначала систему дорожніх знаків і позначень та ін.

Основні положення конвенції знайшли своє відображення в правилах, визначених спільним розпорядженням Міністерства комунікацій, Міністерства внутрішніх справ і Міністерства оборони від 15 січня 1933 р. про рух механічних транспортних засобів на дорогах загального користування [76]. Дев'ятий розділ стосувався міжнародного руху транспортних засобів. Згідно з ним особа, яка бажала виїхати за межі II Речі Посполитої на власному автомобільному транспорті, повинна була мати посвідчення про допуск автомобіля до участі в дорожньому русі та міжнародне посвідчення водія транспортного засобу. Обидва цих документи видавалися воєводськими адміністраціями і були дійсні протягом року. Крім того, транспортний засіб для виїзду за кордон потрібно було обладнати овальною табличкою білого кольору з буквами "PL", що позначали його державну приналежність.

У параграфі 85 розглядалися питання допуску іноземних транспортних засобів до участі в дорожньому русі на польській території. Крім свідоцтва про допуск автомобіля до участі в дорожньому русі та міжнародного посвідчення водія транспортного засобу, потрібна була квитанція про сплату внеску на користь Державного дорожнього фонду, якщо транспортний засіб не звільнявся від його оплати у відповідності з двосторонніми міжнародними договорами.

Нормою, що міститься в параграфі 87, воєводським адміністраціям дозволялося вилучати у водіїв посвідчення про допуск автомобіля до участі в дорожньому русі та забороняти його подальшу експлуатацію у разі, якщо транспортний засіб не відповідав вимогам польської сторони про допуск автомобіля до участі в дорожньому русі. Також воєводські адміністрації мали право вилучати у водіїв міжнародні посвідчення транспортного засобу у випадках виявлення недостатнього рівня кваліфікації.

У листопаді 1923 р. у Женеві була підписана міжнародна конвенція, покликана прискорити виконання і спростити процедуру митних формальностей [77]. Польща направила ратифікаційні документи в Секретаріат Ліги Націй 4 вересня 1931 р. У додатку до статті 14 конвенції країни-члени висловлювали згоду здійснювати митний огляд ручного вантажу та багажу туристів під час прямування поїзда або його стоянки на прикордонній станції. Подібним чином митний огляд повинен був здійснюватися на морському та річковому транспорті. Крім того, учасники конвенції брали на себе зобов'язання розміщувати на прикордонних станціях та у вагонах міжнародних поїздів переліки розмірів митних зборів і тарифів, обкладенню якими підлягали товари особистого користування, а також переліки товарів, що не обкладаються митом.

З міжнародним туристичним обміном були тісно пов'язані питання звільнення від обкладення митом матеріалів рекламного характеру, покликаних зацікавити потенційних туристів до відвідування певної країни. Однак, подібні матеріали мали високі ставки митних зборів, а питаннями їх зниження займався економічний комітет Ліги націй. В рамках його компетенції був розроблений проект, який містив вимоги про звільнення від усіх митних платежів всі види рекламної-інформаційної продукції. Проект конвенції схвалений Державною туристичною радою у 1935 р. У документі містилося положення про необхідність звільнення від митних зборів документів і матеріалів, що містять рекламну інформацію про сферу туризму. Однак, до початку Другої світової війни подібна угода так і не була прийнята.

Окремі аспекти розвитку міжнародного туризму також порушувалися в різних конвенціях про культуру. У пункті 2 статті 1 Конвенції між Польщею і Угорщиною щодо співробітництва в інтелектуальній сфері, підписаній у Варшаві 21 жовтня 1934 р. [78], сторони зобов'язувалися всіляко сприяти обміну студентів вищих навчальних закладів обох держав і їх спільним поїздкам.

У статті 4 Польсько-болгарської конвенції від 8 квітня 1935 р. [79] також щодо співробітництва в інтелектуальній сфері, містилися наміри підписантів в рамках спільної комісії з інтелектуального співробітництва створити дві окремі підкомісії, які займалися б активізацією обміну учнів загальноосвітніх, середніх і вищих навчальних закладів обох держав, а також організацією літніх шкіл, екскурсій, дитячих та молодіжних оздоровчих таборів з метою ґрунтовнішого знайомства з історією, традиціями та культурою країн-підписантів.

У статті 11 розділу 2 Конвенції про співробітництво в інтелектуальній сфері між Польщею та Італією містилася норма про те, що сторони будуть усіляко сприяти взаємному культурному обміну. Також сторони рекомендували національним радіомовним центрам розміщувати в ефірі інформацію щодо взаємних туристичних поїздок. У подібному ключі була складена і польсько-румунська Конвенція про інтелектуальне співробітництво, підписана у Варшаві 27 листопада 1936 р. [80], в якій сторони брали на себе зобов'язання щодо активізації взаємних візитів школярів, учнів середніх спеціальних і вищих навчальних закладів, про розміщення в радіоефірі інформації про туристичні ресурси і можливості кожної із сторін.

Стаття 6 Польсько-австрійської конвенції містила положення про те, що сторони будуть усіляко сприяти самим широким верствам учнівської молоді здійснювати взаємні візити, в тому числі спільно організувати літні табори для учнівської молоді з країни-партнера. Учасники залізничних турів на території країни-партнера могли користуватися системою знижок. У підписаній у Варшаві в жовтні 1937 р. угоді у статті 6 знайшли відображення питання фінансування молодіжних екскурсій та літніх таборів з державного бюджету. В аналогічному протоколі між II Річчю Посполитою і Фінляндією від 14 лютого 1938 р. у пункті 5 сторони зобов'язувалися врегулювати і максимально спростити формальні сторони культурно-пізнавальних поїздок [81].

При Міністерстві релігійних культур і народної освіти відповідно до положень конвенцій у сфері культури, підписаних з іншими країнами, у рамках підкомісії культурного співробітництва у другій половині 1930-х рр. була створена шкільна секція, яка займалася організаційно-методичними питаннями шкільних екскурсій та оздоровлення учнівської молоді, в тому числі за кордоном. Крім того, аналіз фінансової документації дозволяє стверджувати, що зазначене міністерство не тільки вирішувало організаційні питання зарубіжного туризму дітей та молоді, але й активно його фінансувало.

Таким чином, у розглянутий період Польська держава проводила активну роботу з формування дієвого міжнародно-правового забезпечення і інституціоналізації сфери туризму шляхом ратифікації міжнародних конвенцій та інших правових актів, а також через укладання двосторонніх договорів та угод з країнами Європи, які були покликані забезпечувати зручне залізничне, автомобільне та повітряне сполучення між країнами, спрощувати процедури прикордонного та митного оформлення для туристів, сприяти культурним і гуманітарним контактам, в першу чергу в молодіжному середовищі. Значним досягненням у сфері формування міжнародно-правового забезпечення та інституціоналізації сфери туризму у досліджуваний період є запровадження практики так званого малого прикордонного руху з окремими країнами регіону, який заклав міцну основу сталого характеру транскордонних туристичних міграцій у 1930-і рр.

Список використаних джерел

1. *Konwencja* urządzająca żeglugę powietrzną // DU (DU). 1929. №6. P. 54.
2. *Międzynarodowa Konwencja* o odpoczynku tygodniowym w zakładach przemysłowych // DU. 1925. №54. P. 384.
3. *Konwencja* o uproszczeniu formalności celnych // DU. 1931. №106. P. 819.
4. *Konwencja* i Statut o ustroju międzynarodowym kolei żelaznych wraz z protokołem podpisania // DU. 1928. №73. P. 663.
5. *Konwencja* Międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami żelaznymi // DU. 1928. №73. P. 665.
6. *Konwencja* Międzynarodowa, dotycząca ruchu drogowego // DU. 1930. №21. P. 177.
7. *Konwencja* o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego // DU. 1933. №8. P. 49.
8. *Konwencja* międzynarodowa o sposobie opodatkowania obcokrajowych pojazdów mechanicznych // DU. 1934. №98. P. 900.
9. *Konwencja* o ujednostajnieniu znaków drogowych podpisana wraz z załącznikiem w Genewie dnia 30 marca 1931 r. // DU. 1934. №87. P. 793.
10. *Konkordat* pomiędzy Stolicą Apostolską a Rzeczpospolitą Polską // DU. 1935. №72. P. 501.
11. *Układ* z dnia 29 kwietnia 1922 r. zawarty między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką w sprawie ułatwień, dotyczących ruchu granicznego // DU. 1922. №87. P. 782.
12. *Układ* dodatkowy do konwencji między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Rumunii, dotyczącej eksploatacji linii komunikacji powietrznej // DU. 1934. №71. P. 680.
13. *Мирный договор* между Россией и Украиной, с одной стороны, и Польшей – с другой (18.03.1921 г.) // Спадчына. 1993. №4. С. 12–22.
14. *Umowa* między Rzeczpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Rad o stosunkach prawnych na granicy państwowej // DU. 1933. №74. P. 541.
15. *Oświadczenie* Rządowe z dnia 16 listopada 1922 r. w przedmiocie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych Konwencji handlowej między Polską a Rumunją // DU. 1921. №103. P. 938.
16. *Konwencja* handlowa między Polską a Austrią // DU. 1923. №4. P. 19.
17. *Konwencja* handlowa między Polską a Królestwem Serbów, Kroatów i Słoweńców // DU. 1924. №35. P. 373.
18. *Umowa* Handlowa między Polską a Turcją // DU. 1924. №39. P. 409.
19. *Traktat* Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Polską a Holandją // DU. 1925. №60. P. 422.
20. *Konwencja* handlowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką // DU. 1926. №111. P. 644.
21. *Konwencja* handlowa i nawigacyjna między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Turecką // DU. 1934. №82. P. 753.
22. *Konwencja* handlowa i nawigacyjna między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Turecką // DU. 1934. №82. P. 753.
23. *Konwencja* handlowa i nawigacyjna między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką // DU. 1937. №22. P. 142.
24. *Oświadczenie* Rządowe z dnia 16 listopada 1922 r. w przedmiocie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych Konwencji handlowej między Polską a Rumunją oraz umowy między Zarządami poczt, telegrafów i telefonów Polski i Rumunii // DU. 1921. №103. P. 938.
25. *Konwencja* handlowa między Polską a Królestwem Serbów, Kroatów i Słoweńców // DU. 1924. №35. P. 373.
26. *Konwencja* handlowa między Polską a Austrią // DU. 1923. №4. P. 19.
27. *Oświadczenie* Rządowe z dnia 15 kwietnia 1924 r. w przedmiocie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych umowy handlowej między Polską a Turcją // DU. 1924. №39. P. 410.
28. *Traktat* Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Polską a Holandją // DU. 1925. №60. P. 422.
29. *Konwencja* handlowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką // DU. 1926. №111. P. 644.
30. *Konwencja* handlowa i nawigacyjna między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką // DU. 1937. №22. P. 142.
31. *Rozporządzenie* Prezydenta z dnia 24 sierpnia 1936 r. w sprawie tymczasowego wprowadzenia w życie postanowień prowizorycznego układu handlowego między Polską a Francją oraz układu płatniczego między Polską a Francją // DU. 1936. №66. P. 482.
32. *Rozporządzenie* Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19 stycznia 1939 r. o tymczasowym wprowadzeniu w życie postanowień układu handlowego między Polską a Litwą // DU. 1939. №5. P. 26.
33. *Układ* pomiędzy Polską a Danją dotyczący żeglugi powietrznej // DU. 1925. №47. P. 326.
34. *Konwencja* między Polską a Niemcami o ułatwieniach w małym ruchu granicznym // DU. 1926. №65. P. 383.
35. *Protokół* w sprawie tymczasowego uregulowania żeglugi powietrznej między Polską a Wielką Brytanią i Północną Irlandją // DU. 1924. №94. P. 870.
36. *Umowa* między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o wzajemnej komunikacji kolejowej // DU. 1927. №48. P. 433.
37. *Układ* Protokółarny pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federacyjną Austriacką o żegludze powietrznej // DU. 1926. №16. P. 89.
38. *Konwencja* między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o ułatwieniach w małym ruchu granicznym // DU. 1926. №43. P. 263.
39. *Konwencja* Turystyczna pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką // DU. 1926. №57. P. 333.
40. *Konwencja* między Polską a Szwecją, dotycząca żeglugi powietrznej // DU. 1926. №73. P. 420.
41. *Konwencja* Prowizoryczna pomiędzy Polską a Holandją, dotycząca żeglugi powietrznej // DU. 1926. №108. P. 634.
42. *Konwencja* polsko-niemiecka w sprawie uregulowania stosunków granicznych // DU. 1927. №54. P. 470.
43. *Umowa* między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o wzajemnej komunikacji kolejowej // DU. 1927. №48. P. 433.
44. *Układ* pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką o żegludze powietrznej // DU. 1927. №86. P. 768.
- 45.

Umowa polsko-niemiecka w sprawie obopólnej odprawy celnej i paszportowej oraz w sprawie ruchu kolejowego w Korzeniowie // DU. 1927. №66. P. 584. 46. Konwencja pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Czeskosłowacją w przedmiocie uregulowania wzajemnej komunikacji kolejowej // DU. 1929. №84. P. 624. 47. Układ o komunikacji kolejowej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Łotewską // DU. 1930. №15. P. 106. 48. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o żegludze powietrznej // DU. 1934. №15. P. 117. 49. Układ o komunikacji kolejowej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Rumunii // DU. 1931. №70. P. 567. 50. Konwencja zawarta między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Rumunii, dotycząca ułatwień w małym ruchu granicznym polsko-rumuńskim // DU. 1931. №61. P. 429. 51. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Austriacką o żegludze powietrznej // DU. 1920. №65. P. 512. 52. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Austriacką o żegludze powietrznej // DU. 1930. №65. P. 512. 53. Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Francuską, dotycząca eksploatacji handlowych linii powietrznych // DU. 1931. №22. P. 131. 54. Konwencja między Polską a Bułgarią dotycząca eksploatacji regularnych linii komunikacji powietrznej // DU. 1932. №13. P. 80. 55. Konwencja dotycząca eksploatacji linii regularnej komunikacji lotniczej, między Polską a Grecją // DU. 1932. №39. P. 402. 56. Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Węgierskim, dotycząca żeglugi powietrznej // DU. 1934. №43. P. 381. 57. Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Bułgarii, dotycząca współpracy intelektualnej // DU. 1935. №67. P. 417. 58. Konwencja pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Węgier, dotycząca współpracy intelektualnej // DU. 1935. №71. P. 450. 59. Konwencja pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Węgier, dotycząca współpracy intelektualnej // DU. 1935. №71. P. 450. 60. Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Rumunią dotycząca ułatwień płatniczych w ruchu turystów i podróżnych // DU. 1937. №43. P. 337. 61. Protokół dotyczący współpracy intelektualnej między Polską a Finlandią // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego. 1937. №4. P. 82. 62. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską o komunikacji kolejowej // DU. 1938. №44. P. 363. 63. Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Łotewską, dotycząca eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej // DU. 1939. №49. P. 315. 64. Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Finlandią, dotycząca eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej // DU. 1939. №51. P. 324. 65. Konwencja Turystyczna pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką // DU. 1926. №57. P. 333. 66. Konwencja zawarta między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Rumunii, dotycząca ułatwień w małym ruchu granicznym polsko-rumuńskim // DU. 1931. №61. P. 429. 67. Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Rumunią dotycząca ułatwień płatniczych w ruchu turystów i podróżnych // DU. 1937. №43. P. 337. 68. Orłowicz, M. Moje wspomnienia turystyczne / M. Orłowicz. – Wrocław: Ossolineum, 1970. – 398 s. 69. Konwencja i Statut o ustroju międzynarodowym kolei żelaznych wraz z protokołem podpisania // DU. 1928. №73. P. 663. 70. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską o komunikacji kolejowej // DU. 1938. №44. P. 363. 71. Konwencja zarządzająca żeglugą powietrzną // DU. 1929. №6. P. 54. 72. Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego // DU. 1933. №8. P. 49. 73. Oświadczenie Rządowe z dnia 29 października 1931 r. w sprawie wypowiedzenia przez Polskę międzynarodowej konwencji, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 11 października 1909 r. // DU. 1931. №105. P. 816. 74. Ustawa z dnia 23 marca 1929 r. w sprawie ratyfikacji konwencji międzynarodowej, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. // DU. 1929. №25. P. 257. 75. Ustawa z dnia 23 marca 1929 r. w sprawie ratyfikacji konwencji międzynarodowej, dotyczącej ruchu drogowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. // DU. 1929. №25. P. 258. 76. Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych // DU. 1933. №9. P. 55. 77. Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych // DU. 1933. №9. P. 55. 78. Konwencja pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Węgier, dotycząca współpracy intelektualnej // DU. 1935. №71. P. 450. 79. Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Bułgarii, dotycząca współpracy intelektualnej // DU. 1935. №67. P. 417. 80. Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Rumunii, dotycząca współpracy intelektualnej // DU. 1937. №36. P. 273. 81. Protokół dotyczący współpracy intelektualnej między Polską a Finlandią z dnia // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego. 1937. №4. P. 82.

Владимир Ганский

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТУРИЗМ И ЕГО ИНСТИТУЦИОНАЛИЗАЦИЯ В
МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЯХ 1920–1930-Х ГГ.
(НА ПРИМЕРЕ П РЕЧИ ПОСПОЛИТОЙ)**

В статье анализируется институциональная и правовая база международного туризма и международного сотрудничества в туристической сфере Польского государства со странами Европы в 1920–1930-е гг. Рассматриваются важные для развития туризма в межвоенный период международные двусторонние и многосторонние договоры. Освещаются основные механизмы и методы активизации и облегчения трансграничных туристских миграций, которые были призваны обеспечить удобную для туристов коммуникацию между странами, упростить процедуры пограничного и таможенного оформления, содействовать культурным и гуманитарным контактам.

Ключевые слова: туризм, история туризма, международные отношения, Польша, межвоенный период.

Volodymyr Hanskyi

**THE INTERNATIONAL TOURISM AND ITS INSTITUTIONALIZATION
IN THE INTERNATIONAL RELATIONS 1920–1930S
(THE CASE OF THE SECOND POLISH REPUBLIC)**

The article presents the institutional and legal framework of international tourism and international cooperation in tourism sector of Polish state with the European countries in the 1920–1930s. The text highlights the most important for development of tourism in interwar period international bilateral and multilateral agreements. The paper presents the basic mechanisms and activities to intensify and facilitate cross-border tourist migrations designed to provide convenient for tourists communication between the countries to simplify procedures for border and customs clearance for tourists, to promote cultural and humanitarian contacts.

Keywords: tourism, history of tourism, international relations, Poland, interwar period.