

РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ТУРИЗМУ В ІІ РЕЧІ ПОСПОЛИТІЙ (1918-1939 РР.)

Анотація. У статті розглядається інституційне середовище міжнародного туризму в Західній Україні та Західній Білорусі як частина єдиної правової системи ІІ Речі Посполитої: розглядається порядок перетинання державного кордону та перебування туристів в прикордонних районах, описується паспортна система, що функціонувала в Західній Україні та Західній Білорусі в міжвоєнний період; розкривається сутність норми реєстрації туристів за місцем тимчасового перебування; наводиться специфіка візового режиму ІІ Речі Посполитої з різними країнами Європи та світу; дається огляд міжнародних правових актів щодо регулювання міжнародних туристичних потоків.

Ключові слова: історія туризму, державний кордон, прикордонні території, прикордонний контроль, закордонний паспорт, віза.

Ganskyj V. O.

THE REGULATION OF INTERNATIONAL TOURISM IN SECOND POLISH REPUBLIC (1918-1939)

Abstract. The article discusses the institutional environment of international tourism in Western Ukraine and Western Belarus as a part of legal system of Second Polish Republic: the arrangement of crossing the border and staying in border areas, the passport system is analyzed, operated in Western Ukraine and Western Belarus in the interwar period; the essence of the registration rules for tourists at the place of temporary stay. It also describes the specifics of the visa regime of the Second Polish Republic with various European countries and the world; provides an overview of the international legal acts regarding the regulation of international tourist flows.

Keywords: history of tourism, state border, border areas, border control, passport, visa.

Постановка проблеми. В історії туризму одним з переломних став період між двома світовими війнами. Зростання рівня і якості життя, збільшення вільного від роботи часу, розвиток транспорту і зростання туристичної активності населення окреслили якісно новий етап у взаємовідносинах держави з суб'єктами туризму. За допомогою сукупності норм, приписів і вимог держава регулювала, контролювала і упорядковувала процес інституціоналізації міжнародного туризму. Тому вивчення історичного досвіду державного регулювання міжнародного туризму в 1920-1930 рр. в умовах формування ринкових інститутів на тлі несприятливих макроекономічних умов в сучасних реаліях набуває особливої актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання історії розвитку та регулювання туризму у міжвоєнний період досліджували у своїх роботах як українські та білоруські (Т. Ковальчук, В. Дмитрук, Я. Верменич, Л. Баженов, Н. Заставецька, О. Завадська та ін.), так і польські вчені (З. Кульчицький, Є. Гай, М. Лазарек, Є. Хельмецький, Я. Крас та ін.).

Постановка завдання. Метою даної статті є дослідження методів, інструментів та особливостей реалізації державної політики регулювання міжнародного туризму, яка здійснювалася владою ІІ Речі Посполитої.

Виклад основного матеріалу дослідження. Регулювання міжнародних туристичних міграцій у ІІ Речі Посполитій здійснювалося за трьома напрямками: через регулювання порядку перетину державного кордону, через встановлення і функціонування паспортно-візового режиму, а також шляхом укладення двосторонніх та багатосторонніх міжнародних угод, які визначали базові умови міжнародних туристичних міграцій.

Особа, яка хотіла перейти державний кордон у пункті пропуску, зобов'язувалася пред'явити контролюючим органам проїзний документ, яким у випадку туристичної поїздки був закордонний паспорт. Для жителів прикордонних регіонів існував спеціальний порядок перетину кордону на підставі дозволів, що замінювали закордонний паспорт [1].

Перетинати державний кордон дозволялося виключно в пунктах пропуску. Сухопутні пункти пропуску поділялися на автодорожні та залізничні. Морські порти і аеропорти також володіли таким статусом. Запобігати нелегальному перетину кордону повинна була створена 31 липня 1924 р. Митна служба [2]. Органом охорони кордону стала Прикордонна служба, утворена в грудні 1918 р. [3]. До її компетенції належав контроль руху громадян через пункти пропуску. На невеликих пунктах пропуску функції прикордонної служби могли виконувати працівники митниці.

Для розвитку туризму істотне значення мало встановлення відповідальності за порушення режиму перебування на прикордонних територіях. Ширина прикордонної території становила 4 км. Вона ділилася на дві частини – прикордонну зону і прикордонну смугу [4]. У прикордонній смузі дозволялося знаходитися лише особам, які там постійно проживали, а також особам, що перебували в транспортних засобах на дорогах за умови наявності документів для перетину кордону. У прикордонній зоні, яка була продовженням прикордонної смуги вглиб території, розташованої на відстані від 2 до 4 км від кордону, заборонялося перебувати поза присадибними територіями в нічний час з 22.00 до 4.00. За порушення цих правил передбачалася відповідальність аж до взяття під варту до трьох місяців.

На відстані від 4 до 30 км від лінії кордону територія мала статус прикордонного району. Перебування там дозволялося без будь-яких умов, однак Міністерству внутрішніх справ надавалося право обмежувати рух людей і транспорту в ситуаціях, що несли загрозу непорушності державного кордону. Статус прикордонного району поширювався на повіти, що перебували в 30-кілометровій зоні від кордону, а також на гміни сусідніх повітів, які не мали безпосереднього контакту з кордоном, але розташовувалися в 30-кілометровій зоні від неї.

З метою полегшення перебування учасників екскурсій в безпосередній близькості від державного кордону Головна рада Польського краєзнавчого товариства звернулася до Міністерства внутрішніх справ з пропозицією дозволити перебування як в прикордонних районах, так і в прикордонній зоні учасникам екскурсій, організованих відділами товариства, за умови, що екскурсоводами у цих групах будуть члени товариства [5, с. 141-142]. Звернення обумовлювалося тим, що велика частина об'єктів історико-культурної спадщини залишилася в безпосередній близькості від державного кордону, що створювало значні незручності при їх відвідуванні. У 1937 р. воєводські адміністрації отримали право видавати дозволи на здійснення туристичної діяльності на територіях зі спеціальним статусом. Крім того, воєводи могли тепер дозволити перебування групи осіб на відстані 200 метрів від кордону за наявності дозволу відповідного органу охорони кордону [6].

Кожен, хто тимчасово перебував на території прикордонного району та в прикордонній зоні, повинен був мати посвідчення особи або закордонний паспорт, а також довідку про місце реєстрації або дозвіл на право перебування на цій території. На прикордонній території заборонявся рух транспорту в нічний час поза територією населених пунктів, за винятком руху поїздів і рейсових автобусів. Окрім того, в прикордонних районах заборонялося робити будь-які фото- і кінозйомки. Заборона поширювалася також на усі види пристроїв для прийому і передачі радіосигналів, за винятком звичайних побутових радіоприймачів.

У II Речі Посполитій митний контроль на пунктах пропуску виконували митні органи, організовані в Митному управлінні. На автомобільних дорогах вони працювали з 07.00 до 12.00 та з 14.00 до 18.00. На залізничному транспорті митні органи розташовувалися на кожній прикордонній станції. Існували спеціальні структурні підрозділи по прикордонному і митному контролю в морських та повітряних гаванях. Формально II Річ Посполита в цей час укладала зі своїми сусідами угоди про спільний прикордонний і митний контроль, а також контроль під час руху поїздів, однак на практиці ці угоди майже не виконувалися.

З 1920 р. на туристів покладалася обов'язок надання митникам докладного списку цінностей, які переміщуються через кордон (у двох примірниках). Один примірник передавався в митницю, а другий з відповідною відміткою повертався заявнику, на основі якого він міг вивезти перераховані в списку цінності у зворотному напрямку [8].

Для туристів, що прибували на територію II Речі Посполитої автомобілями або мотоциклами, створювалися спеціальні умови в'їзду. Члени іноземних туристичних клубів при в'їзді пред'являли спеціальні посвідчення, які повинні були спростити міжнародний туристичний обмін. Власники таких посвідчень звільнялися від обов'язкового внесення застави у розмірі митної вартості транспортного засобу (гарантія

подальшого вивезення транспортного засобу за межі країни) на термін до 4 місяців. Гарантом виконання туристами зобов'язань з вивезення транспортного засобу виступав Польський автомобільний клуб [9].

Обов'язок наявності закордонного паспорта у II Речі Посполитій був введений наказом Міністерства внутрішніх справ у 1919 р. [10]. Паспорти видавалися поліцією або повітовою адміністрацією на підставі заяви, у якій вказувалися мета поїздки і її напрямок. Термін дії позначався в паспорті, причому він не міг перевищувати шести місяців. У шестимісячний період дії паспорта особа могла перетинати кордон в обох напрямках необмежену кількість разів. Після закінчення шести місяців термін дії паспорта міг бути продовжений на наступні шість місяців. Сім'я могла отримати спільний паспорт.

Польське законодавство передбачало також отримання громадянами колективних паспортів. Такий паспорт могла отримати група з 10-50 осіб, які спільно виїжджали за кордон [11]. Колективний паспорт видавався на строк не більше двох місяців, і термін його дії не міг бути продовжений. Рішення про видачу колективного паспорта приймала адміністрація відповідного воєводства. Кожен учасник поїздки, згаданий у колективному паспорті, повинен був мати при собі посвідчення особи. Однак отримання колективного паспорта стало важкою справою. Адаже воєводська адміністрація перед видачею колективного паспорта повинна була ретельно з'ясувати, чи дійсно ця поїздка має значення для державних, економічних або культурних інтересів [12].

У зв'язку з інфляцією в листопаді 1921 р. державне мито за видачу паспорта збільшилося з 600 до 6 тис. польських марок, а з 15 лютого 1923 р. – до 30 тис. Після проведення деномінації за видачу паспорта встановлювалася досить висока оплата в розмірі 500 злотих [13], що робило його доступним лише для заможних громадян. Навіть людина з середніми доходами не могла дозволити собі оформлення закордонного паспорта. Проте виїзд за кордон міг здійснюватися на підставі еміграційних паспортів (дійсні тільки на виїзд), які звільнялися від мита. У 1931 р. вартість закордонного паспорта збільшилася у два рази. Підвищення пов'язувалося з економічною кризою, а один із способів її подолання уряд бачив в обмеженні виїзду громадян за кордон та вивозу капіталів. З 1931 р. особи, які виїжджали за кордон у туристсько-екскурсійних цілях, учасники паломництв, виставок і ярмарків могли отримати паспорт на пільгових умовах або зовсім безкоштовно за умови надання відповідної довідки.

Високі розміри державного мита та бюрократичні процедури суттєво ускладнювали процес виїзду за кордон. Однак для виїзду в окремі країни держава визначала пільгові тарифи і процедури. Такі умови діяли стосовно Чехословаччини, Угорщини, Болгарії, Югославії та ін. Досить було, щоб особа, яка зверталася за паспортом, придбала в одному з відділень Бюро подорожей «Орбіс» акредитив, номінований у валюті країни призначення (туристичний чек): у разі індивідуальної подорожі – на суму від 550 до 750 злотих в еквіваленті, а при груповому виїзді – від 400 до 500 злотих [14].

Новий закон у цій сфері набув чинності 22 серпня 1936 р. В ньому закріплювалося чотири види паспортів, причому для туристичних поїздок існувала можливість отримання як індивідуальних, так і групових паспортів. Груповий паспорт призначався для колективних туристичних поїздок. Отримати його могли учасники шкільних екскурсій, науково-дослідних колективів, морських круїзів, члени громадських організацій. Індивідуальний паспорт міг бути виданий на термін до трьох років з можливістю його продовження до п'яти і не мав обмежень по кількості перетинів кордону. Груповий паспорт видавався не більше ніж на три місяці і був дійсний для одноразового виїзду за кордон. Розмір мита за видачу паспортів визначався спільним розпорядженням міністерств фінансів і внутрішніх справ. Звільнялися від мита діти до 13 років, які були вписані в паспорт одного з батьків. Крім того, від державного мита звільнялися громадяни, які прямували до країн, з якими були укладені відповідні угоди. Мито за індивідуальний паспорт складало 80 злотих за кожен місяць його дії. У разі групового паспорта кожна особа повинна була сплатити 25 злотих за кожний місяць дії паспорта [15].

Держави, щодо яких не застосовувалися паспортні обмеження, розділялися на дві групи. До першої групи належали ті, виїзд у які був можливий без валютних обмежень (Австрія, Чехословаччина, Фінляндія, Латвія, Італія і Швеція). Друга група охоплювала держави, до яких кошти могли вивозитися тільки у формі акредитивів або туристичних чеків (Болгарія, Югославія, Румунія і Угорщина). Щоб отримати паспорт для виїзду в ці країни, необхідно було представити довідку від банку про наявність акредитива у встановленому розмірі.

Державна політика 1930-х рр. у паспортній сфері призвела до того, що кількість виїздів за кордон з туристичними цілями значно скоротилася. Проте збільшилася інтенсивність внутрішніх туристичних потоків.

Іноземці могли перетинати кордон II Речі Посполитої на основі національних паспортів і віз, виданих польськими консульськими установами за кордоном. Іноземці, які хотіли проїхати транзитом через територію II Речі Посполитої, повинні були отримати транзитну візу. З 1921 р. вартість транзитної візи становила 5% від розміру звичайного консульського збору. У відповідності з двосторонніми угодами до громадян деяких країн застосовувалися інші ставки візових зборів [17].

1 травня 1928 р. запроваджувалися нові тарифи за видачу віз. За візу до 3 місяців потрібно було заплатити 17,5 злотих, за багаторазову візу до 1 року – 35 злотих, за видачу одноразової транзитної візи – 1,7 злотих, а за дворазову транзитну – 3,4 злотих. При проставленні візи в груповий або сімейний паспорт оплата стягувалася з усіх осіб, вписаних в паспорт, яким виповнилося 16 років [18]. Візу безкоштовно мали право отримати іноземці, які прямували в II Річ Посполиту з метою відпочинку [19]. Умовою отримання такої візи стала наявність залізничного квитка до однієї з 99 станцій, розташованих в курортних місцевостях. Крім того, окремі положення щодо оплати консульського збору стосувалися громадян США і Чехословаччини. З громадян Бразилії, Болгарії, Великобританії, Данії, Фінляндії, Франції, Литви, Норвегії, Перу, Португалії, Румунії, Туреччини, Угорщини, СРСР стягувався консульський збір із застосуванням підвищувального коефіцієнта.

В той же час громадяни II Речі Посполитої, які бажали виїхати в туристичну поїздку за кордон, повинні були незалежно від типу паспорта отримати візу держави, куди вони прямували. Терміни і тип візи, необхідні документи та вартість визначалися законодавством країни призначення. Однак не всі держави вимагали наявності у громадян II Речі Посполитої візи для в'їзду. Наприклад, візовий режим для громадян II Речі Посполитої скасувала Швейцарія. Також, починаючи з 1931 р., Італія не вимагала віз від туристів з усіх країн світу, за винятком Югославії, Болгарії, СРСР і осіб, які прибували з палестинських територій.

Деякий час громадяни II Речі Посполитої, які хотіли виїхати за кордон, повинні були проставляти в закордонному паспорті виїзну візу, яка видавалася МЗС. Проте пізніше цю норму скасували.

Туристичні потоки іноземців контролювалися не тільки при в'їзді чи виїзді з країни, що уможлиблювалося завдяки візам і прикордонному контролю, але також і всередині країни. Це було пов'язане з вимогою реєстрації за місцем тимчасового перебування. Кожен іноземний турист зобов'язувався заповнювати картку реєстрації кожного разу в місці зупинки на нічліг. Керівник готелю повинен був протягом 24 годин з моменту прибуття туриста зареєструвати його в гміні [20]. Реєстрація паломників і екскурсій відбувалася у спрощеному порядку, тобто на підставі завіреного списку учасників, а не на підставі персональних реєстраційних карт.

Однією з форм вирішення проблем у сфері міжнародного туризму стали туристичні конвенції. Першу таку конвенцію розробили у квітні-травні 1924 р. представники II Речі Посполитої та Чехословаччини. Конвенція була покликана активізувати взаємний туристичний обмін, насамперед шляхом спрощення паспортно-візових формальностей, поліпшення транспортного сполучення та ін. Крім польсько-чехословацької туристичної конвенції подібні ініціативи не були реалізовані повною мірою з жодною з країн-сусідок, причиною чого стали політичні і територіальні суперечки. В кінці 1920-х – початку 1930-х рр. на стадії консультацій і розробки перебувала туристична конвенція з Королівством Румунія. Результатом консультацій стало укладення угоди про малий прикордонний рух [21].

Положення, які зобов'язували сторони спрощувати прикордонні формальності, а також декларації дій щодо активізації міжнародного туризму також містилися в торгових угодах. Торгова конвенція між II Річчю Посполитою і Королівством Румунія, підписана у 1921 р. [22], містила положення про те, що сторони зроблять всі можливі кроки щодо забезпечення вільного взаємного переміщення громадян. Крім того, сторони визначили необхідність укладення конвенції про рух залізничного транспорту. В ході роботи над торговельною угодою з Королівством сербів, хорватів і словенців (з 1929 р. – Королівство Югославія) було визначено, що сторони повинні вживати заходів щодо організації прямого залізничного зв'язку [23]. Залізничні адміністрації обох країн зобов'язувалися звернутися до залізничних адміністрацій країн, розташованих між Югославією та II Річчю Посполитою з пропозицією укладення спільної угоди.

Також і в торговельній угоді з Австрією 1922 р. містилося положення про організацію прямого залізничного пасажирського сполучення [24]. Такі ж положення містилися і в торговельній угоді з Туреччиною, підписаній у Лозанні в 1923 р. [25]. 30 травня 1924 р. у Варшаві була підписана польсько-голландська торгова угода [26]. 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 залізничної комунікації містилися і в торгових угодах з Чехословаччиною [27]. У статті 22 торговельної конвенції 1925 р. обидві держави зобов'язувалися застосовувати понижуючі

коефіцієнти для залізничних пасажирських тарифів. Наступна стаття містила положення про організацію прямого залізничного сполучення, а також про організацію транзитних пасажирських перевезень через її територію в треті країни. Це підтверджувалося і торговою конвенцією, підписаною в 1934 р. [28].

В торгово-фінансовій угоді з Францією 1936 р. містилися окремі положення по взаємним розрахункам, а також витратам громадян, пов'язаним з міжнародним туризмом. Зокрема, містилися норми про уникнення подвійного оподаткування у сфері туризму [29]. У договорі з Литвою 1938 р. сторони брали на себе зобов'язання при організації залізничної комунікації керуватися інтересами туристів і нормами міжнародного права у сфері туризму. У підсумковому протоколі також містилося положення про застосування преференційних тарифів на перевезення пасажирів [30].

Для розвитку міжнародного туризму істотне значення мала ратифікація в 1927 р. конвенції про міжнародне залізничне сполучення. Країни-підписанти брали зобов'язання щодо забезпечення безперешкодної комунікації та налагодження міжнародного співробітництва у сфері пасажирських перевезень залізничним транспортом. Також міжнародному туристичному обміну сприяли залізничні конвенції з Німеччиною (1926 р.) [31], Чехословаччиною (1927 р.) [32], Латвією (1929 р.) [33], Румунією (1929 р.) [34]. Наприклад, відповідно до польсько-латвійського договору прикордонний і митний контроль повинен був здійснюватися під час руху поїзда між прикордонними станціями. 25 травня 1938 р. у Варшаві підписано угоду з Литвою. Взаємний пасажиропотік повинен був активізуватися через коригування розкладу руху поїздів та організацію зручних стикувань, а також за рахунок лібералізації паспортно-візових і митних формальностей. Згідно з підписаною у 1939 р. угодою з Угорщиною сторони зобов'язувалися здійснювати прикордонні формальності таким чином, щоб сприяти активізації взаємного туристичного обміну.

Питання міжнародного туризму з використанням автотранспортних засобів регулювалися Конвенцією про автомобільний рух, прийнятою в 1909 р. у Парижі. Вона, серед іншого, вводила міжнародні посвідчення водія автотранспортного засобу. II Річ Посполита ратифікувала цю конвенцію в 1922 р. Для розвитку міжнародного автотуризму важливе значення мало прийняття у 1926 р. двох міжнародних конвенцій: одна стосувалася організації руху автотранспорту, а друга – правил дорожнього руху. Сейм висловив згоду на ратифікацію обох 23 березня 1929 р. [35].

У листопаді 1923 р. в Женеві підписано міжнародну конвенцію, покликану прискорити виконання і спростити процедуру митного оформлення. Країни висловлювали згоду здійснювати митний огляд багажу під час руху поїзда або його стоянки на прикордонній станції [36].

Висновки і перспективи подальших досліджень у даному напрямі. Таким чином, регулювання міжнародного туризму в II Речі Посполитій мало досить суперечливий характер. З одного боку, були укладені різні міжнародні угоди, які мали активізувати туристичний обмін. З іншого боку, польське керівництво всіляко прагнуло обмежити виїзд громадян за кордон, адже вважало це ефективним засобом боротьби з економічною кризою. В'їзний туризм пов'язувався також з великою кількістю бюрократичних процедур та оплат. Однак в цілому, навіть з урахуванням далекого від досконалості інституційного середовища, розвиток міжнародного туризму в Західній Україні і Західній Білорусі міжвоєнного часу можна оцінити як позитивний, особливо з урахуванням ступеня його розвитку в СРСР у цей же період. Тому історія міжнародного туризму на цих землях є досить перспективним напрямком розвитку історичної науки, який дозволяє вивчити та застосувати на практиці минулий досвід регулювання міжнародного туризму.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. zmieniające niektóre postanowienia rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o granicach Państwa // Dziennik Ustaw. – 1928. – № 32. – Poz. 306.
2. Ustawa z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych // Dziennik Ustaw. – 1924. – № 80. – Poz. 777.
3. Dekret tymczasowy z dnia 18 grudnia 1918 r. w sprawie utworzenia straży granicznej // Dz. P.P.P. – 1918. – № 21. – Poz. 70.
4. Rozporządzenie Rady Obrony Państwa z dnia 20 lipca 1920 r. w przedmiocie ochrony granic // Dziennik Ustaw. – 1920. – № 64. – Poz. 426.
5. Wskazówki dla wycieczek krajoznawczych, udających się na tereny, położony w pasie i strefie nadgranicznej // Ziemia. – 1928. – № 13. – S. 141-142.
6. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 22 stycznia 1937 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o granicach Państwa // Dziennik Ustaw. – 1937. – № 12. – Poz. 84.
7. Przepis wykonawczy do rozporządzenia o taryfie celnej z dnia 4 listopada 1919 r. // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Skarbu. – 1919. – № 31. – Poz. 477.
8. Okólnik [Ministra Skarbu z dnia 15 maja 1920 r.] Do wszystkich Urzędów Celnych (M.P. Nr 131, dział urzędowy).

9. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 7 kwietnia 1922 r. w sprawie nadania Automobilklubowi Polski w Warszawie prawa wydawania tryptyków samochodowych // Dziennik Ustaw. – 1922. – № 33. – Poz. 272.
10. Okólnik Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie wydawania paszportów zagranicznych // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. – 1919. – № 43. – Poz. 573.
11. Instrukcja o wycieczkach zbiorowych krajowych // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Zagranicznych. – 1934. – № 5. – Poz. 24.
12. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 14 kwietnia 1932 r. o dokumentach upoważniających do przekraczania granicy // Dziennik Ustaw. – 1932. – № 57. – Poz. 548.
13. Ustawa z dnia 17 lipca 1924 r. w sprawie opłat za paszporty na wyjazd zagranicę // Dziennik Ustaw. – 1924. – № 69. – Poz. 672.
14. Okólnik Nr 19 z dnia 18 marca 1935 r. w sprawie wyjazdów do Jugosławii // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. – 1935. – № 10. – Poz. 48.
15. Ustawa z dnia 14 lipca 1936 r. o paszportach // Dziennik Ustaw. – 1936. – № 56. – Poz. 402.
16. Okólnik z dnia 29 maja 1937 r. w sprawie wyjazdów zagranicznych // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. – 1937. – № 14. – Poz. 102.
17. Okólnik Nr 209 w przedmiocie wprowadzenia do obowiązującej obecnie taryfy konsularnej pozycji dotyczącej wizy tranzytowej // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Zagranicznych. – 1920. – № 3. – Poz. 31.
18. Rozporządzenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 1 kwietnia 1928 r. w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, Spraw Wewnętrznych, Sprawiedliwości i Pracy i Opieki Społecznej w sprawie taryfy opłat konsularnych // Dziennik Ustaw. – 1928. – № 49. – Poz. 474.
19. Rozporządzenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 23 kwietnia 1932 r. w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, Spraw Wewnętrznych, Sprawiedliwości, oraz Pracy i Opieki Społecznej w sprawie zmiany taryfy opłat konsularnych // Dziennik Ustaw. – 1932. – № 36. – Poz. 364.
20. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o ewidencji i kontroli ruchu ludności // Dziennik Ustaw. – 1928. – № 32. – Poz. 309.
21. Konwencja zawarta między Rzeczypospolitą Polską a Królestwem Rumunii, dotycząca ułatwień w małym ruchu granicznym polsko-rumuńskim, podpisana w Warszawie dn. 7 grudnia 1929 r. // Dziennik Ustaw. – 1931. – № 61. – Poz. 492.
22. Konwencja handlowa między Polską a Rumunią, podpisana w Bukareszcie dnia 1 lipca 1921 roku oraz umowa między Zarządami poczty, telegrafów i telefonów Polski i Rumunii, podpisana tegoż dnia, zatwierdzona ustawą z dnia 28 lipca 1922 r. // Dziennik Ustaw. – 1922. – № 103. – Poz. 937.
23. Konwencja Handlowa między Polską a Królestwem Serbów, Kroatów i Słoweńców, podpisana w Warszawie dnia 23 października 1922 r. // Dziennik Ustaw. – 1924. – № 35. – Poz. 373.
24. Konwencja handlowa między Polską a Austrią podpisana w Warszawie dnia 25 września 1922 r. // Dziennik Ustaw. – 1923. – № 4. – Poz. 19.
25. Umowa Handlowa między Polską a Turcją, zatwierdzona ustawą z dnia 5 grudnia 1923 r. // Dziennik Ustaw. – 1924. – № 39. – Poz. 409.
26. Traktat Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Polską a Holandją podpisany w Warszawie, dnia 30 maja 1924 r. // Dziennik Ustaw. – 1925. – № 60. – Poz. 422.
27. Konwencja handlowa między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką, podpisana w Warszawie dnia 23 kwietnia 1925 r. // Dziennik Ustaw. – 1926. – № 111. – Poz. 644.
28. Konwencja handlowa i nawigacyjna między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką podpisana w Pradze, dnia 10 lutego 1934 r. // Dziennik Ustaw. – 1937. – № 22. – Poz. 142.
29. Porozumienie między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Francuską w sprawie zwiedzania Międzynarodowej Wystawy Paryskiej 1937 r., podpisane w Paryżu dnia 22 maja 1937 r. // Dziennik Ustaw. – 1937. – № 43. – Poz. 339.
30. Umowa między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Litewską o komunikacji kolejowej, podpisana w Warszawie dnia 25 maja 1938 r. // Dziennik Ustaw. – 1938. – № 44. – Poz. 363.
31. Umowa między Rzeczypospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisana w Berlinie dnia 27 marca 1925 r. // Dziennik Ustaw. – 1927. – № 48. – Poz. 433.
32. Konwencja pomiędzy Rzeczypospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką w przedmiocie uregulowania wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisana w Pradze dnia 30 maja 1927 r. // Dziennik Ustaw. – 1929. – № 84. – Poz. 624.
33. Układ o komunikacji kolejowej między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Łotewską, podpisany w Rydze dnia 12 lutego 1929 r. // Dziennik Ustaw. – 1930. – № 15. – Poz. 106.
34. Układ o komunikacji kolejowej pomiędzy Rzeczypospolitą Polską a Królestwem Rumunii, podpisany w Bukareszcie dnia 30 października 1929 r. // Dziennik Ustaw. – 1931. – № 70. – Poz. 567.
35. Konwencja Międzynarodowa dotycząca ruchu samochodowego, podpisana w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. // Dziennik Ustaw. – 1930. – № 21. – Poz. 177.
36. Konwencja o uproszczeniu formalności celnych, podpisana w Genewie dnia 3 listopada 1923 r. // Dziennik Ustaw. – 1931. – № 106. – Poz. 819.