

АДМИНИСТРАТИВНО РЕГУЛИСАЊЕ ПУТОВАЊА У ЗЕМЉИ

- I. Општа карактеристика правног регулисања и место административног права.
- II. Систем руковођења путовањем.
- III. Ситуација путника као корисника средстава саобраћаја у непосредним административноправним односима.
- IV. Одабрани проблеми организације туризма.
- V. Посебна ситуација странаца који путују по Пољској.

I. Путовање, као предмет анализе која је спроведена у оквирима овог реферата, треба схватити доста широко. Оно ће обухватити као основно питање кретање Пољака и странаца (превожење) на територији Пољске групно или властитим средствима саобраћаја — и низ питања која настају, са једне стране, из неопходности обезбеђења општег поретка, а, са друге стране, која се граниче са туризмом. Овде се искључује превожење путника на територијама градова (градски саобраћај), који по својој суштини не поседује карактеристике путовања, а затим поморски транспорт, који у пољским условима нема већег значаја у унутрашњем превозу.

Тако схваћено путовање је предмет врло широке и детаљне правне анализе. Са гледишта систематичности права, прописи који се односе на ту област друштвених односа спадају у разне области. С обзиром на извојени предмет анализе и његово велико значење у друштвено-економском погледу, постоји у науци тенденција за издвајање посебне гране права које би се звало право на превоз (или саобраћајно право), а које би регулисало правне односе који владају у транспорту. То, ипак, није јединствена дисциплина с обзиром на методе управљања и још не налази одраза у конкретној прваној ситуацији. Право о превозу не обухвата све проблеме путовања како је горе речено. То право и на том тлу настале правне конструкције концентрисане су, углавном, на превоз ствари. Мање тачности постоји у прописима о превожењу путника, али је са гледишта путовања путник баш основни субјекат.

Улога административног права у непосредном регулисању положаја путника је мала. Основно начело прваног поретка је слобода избора области (по простору и времену) релације и начин средстава превоза, а то значи, место појединих дисциплина у регулисању онога ко путује и одлучује о доминантној позицији норми грађанског права. Услед недостатка контроле путовања, мањи значај за оне који путују имају прописи административног права. Потребна о административноправном регулисању путовања сада долази до изражаја на другој платформи а то је у области организације услуга на путовању (услуга у току путовања) подмиривања потреба путника у тој области, формирање услова путовања, обезбеђење поретка и сигурности и томе слично. То подручје делатности је тесно везано са организаторском функцијом државе и њеном

реализовању служи административно право. Основне правне институције и средства рада административног права биће прилагођене реализацији тога основног задатка. Са тог гледишта, у први план се појављују правни инструменти општег руковођења, планирања, координације и контроле и у знатној мањој мери долазе ту до изражаја појединачне административне одлуке. Реализација услуга путовања предузета је у великој мери од стране државних предузећа, према томе, предмет регулисања у административноправном погледу јесу организација услуга превоза (организација превозника) и односи између административног апарата (главног и територијалног) и предузећа (превозника).

Читаво то подручје односа се не односи непосредно на путнике и због тога их мање интересује, али посредно то има суштинско значење јер, у крајњој линији, одлучује о нивоу путовања.

Друга област административног права је формирање елемената угворених односа превоза, на пример у административном погледу утврђене су тарифе цена за превоз, редови возње и томе слично. Путник улази непосредно у административноправне односе. Као корисник државних транспортних средстава потчињен је прописима о реду превозника чије услуге користи. Ту се надовезује непосредни административноправни однос према теорији административног права. То има посебно место у случају путовања железницом. У таквој ситуацији путник је потчињен административном начину обављања послова и у одређеним случајевима према закону подлеже административним казнама. Смисао јавноправне установе са јавним овлашћењима односа налази своје образложење у томе што права превозника могу бити остварена само у односу на корисника средстава превоза.

Област примене административног права означава, пре свега, критеријум интереса. На тим платформама правних односа на којима доминантан значај има општи интерес и постоји потреба комплексног решавања проблема путовања, основни инструмент јесу норме административног права. У случају решавања индивидуалних интереса, административноправно регулисање има само допунски значај.

II. У погледу врста саобраћајних средстава и у вези са тим начина правног регулисања разликују се следеће врсте транспорта: железнички (Декрет од 24. XII 1952. године о превозу пошљици и путника железницом, Служб. лист 1953, бр. 4. тач. 7), путни, који се своди на аутомобилски (Закон од 27. XI 1961. године о безбедности и поретку у саобраћају на јавним путевима и Закона од 27. XI 1961. године о путном транспорту и шпедицији у земљи, Служб. лист бр. 53, тачка 295. и 297), авионски (Закон од 31. V 1962. године о праву за авионски саобраћај, Служб. лист, бр. 32, тач. 153. и водени саобраћај унутрашње пловидбе (Закон од 7. V 1950. године о пловидби и сплаварењу на континенталним воденим путевима, Служб. лист 1952, бр. 26. тачка 182).

Систем управљања широко развијеном саобраћајном мрежом ослања се на начелима ресора-бранши. Шеф државне администрације је

Министар саобраћаја. Он концентрише сва питања саобраћаја и све његове врсте. Процес концентрације отпочео је 1957. године преко повезивања уреда Министра Железница и Министра путног и авионског саобраћаја у уред Министра саобраћаја (Закон од 22. III 1957. год., Служб. лист бр. 17 тачка 86), а завршен је 1974. године са моментом ликвидације уреда Министра пловидбе и преношења на Министра саобраћаја питања унутрашње пловидбе, речних пристаништа и администрације унутрашње пловидбе (Закон од 10. IV 1974. године, Служб. лист бр. 13, тачка 78). У вези с тим Министар саобраћаја има врло широко поље рада, како са гледишта потчињених му области, тако и у погледу компетенције које му дају правни прописи.

Међу компетенцијама Министра саобраћаја у први план долази овлашћење за формирање на основу законских прописа правног поретка о комуникацијама. То се односи на утврђивање начела организације и извршења транспорта, као и питање рада и сигурности на путевима и у транспортним средствима. Издати прописи од стране министра обухватају целу земљу (Пољску) и објављени су (зависно од врсте прописа) у службеним листовима: Дневник Закона, Пољском Монитору, Дневник Тарифа и Наредби за саобраћај и у службеном листу Министра саобраћаја.

Другу групу питања представљају проблеми: изградња, одржавања, и експлоатације железница јавне употребе, јавних путева и уређаја цивилног ваздухопловства, техничких норми изградње и уређаја на железницама, путевима, путног транспорта, цивилне авијације (чему је посвећен посебни реферат).

Врло важно овлашћење је оно које важи за сарадњу при утврђивању цена превоза (Декрет од 3. VI 1953., Служб. лист бр. 31, тачка 122). На предлог Министра саобраћаја цену за превоз утврђује Државна комисија за цене на основу директиве Министарског савета.

У надлежност Министра саобраћаја спада, такође, питање уговора и конвенција које се односе на међународни транспорт на железници, путевима и авионима и питања која се односе на организацију међународног транспорта железницом, путевима и авионима.

Положај Министра саобраћаја у области превоза ојачан је и признатом му функцијом координатора међу појединим ресорима у домену превоза путника и терета свим гранама транспорта (сем поморског), техничког залеђа моторизације и специјалне градње у области комуникација на читавој територији земље) на основу наређења представника Министарског савета од 1969. год. Монитор Пољски бр. 39, тачка 321). Министар саобраћаја као координатор читавог транспорта ради, између осталог, скупе годишње планове дугорочних и перспективних превоза робе и путника железницом, аутомобилима и унутрашњом пловидбом. Он, такође, ради и одобрава кварталне планове превоза за железницу, аутомобилски транспорт, авионски транспорт и унутрашње пловидбе у споразуму са заинтересованим ресорима. Министар саобраћаја је повезива-

њем разних функција са правом наређивања и широке области компетенције одговорни орган за све услове путовања, за обезбеђење довољно разгранате саобраћајне мреже и за одговарајуће билансирање потреба и транспортних средстава.

Рад главног органа државне администрација допуњава територијални административни апарат. Низ функција извршавају одељења за саобраћај, која организационо припадају војводским и градским уредима) у свим градовима који броје преко 20 хиљада становника (наредба Министарског Савета од 30. V 1975. г. Служб. лист бр. 17, тачка 93) који су у склопу народних одбора. Задатке спроводе, пре свега, у области контроле и реда путног транспорта (као на пример евиденција и регистрација свих аутомобила, издавање и одузимање возачких дозвола, давање одобрења такси шоферима за превоз путника и робе, сарадња са органима милиције у области реда и сигурности у саобраћају, контрола примене саобраћајних прописа и томе слично) и за територијалну координацију превоза, за програмирање задовољавања потреба у превозу на терену и контрола економичности код аутомобила.

Транспортне услуге организоване су преко државних предузећа која раде на принципу зараде. Изузетно могу бити предвиђене на бази концесије или одобрења од стране друге јединице. Главни проблеми руковођења саобраћајем концентришу се око државних предузећа, њихове организације, метода руковођења и контроле. Њихова правна ситуација (са изузетком железница) одређена је општим прописима о државним предузећима) (Декрет од 26. X 1950. године о државним предузећима са изменама, јединствен текст: Служб. лист 1960, бр. 18, тач. 111) са допунама које проистичу из природе њихове делатности.

У организацији превоза, слично као и секторима народне привреде реализовано је начело концентрације руковођења. Оно се, пре свега, одражава у тежњи за образовањем великих предузећа, што се извршава повезивањем мањих јединица и променом структуре наређивања. Истовремено се у великој мери повећава њихова област самосталности и оперативности, нарочито, увођењем новог система финансирања.

Обезбеђењу јединствене политике руковођења служи систем планирања и организација читавог транспорта. Све привредне јединице потчињене су Министру саобраћаја. Однос министра према појединим предузећима може се различито формирати. Тако, на пример, у железничком транспорту министар врши функцију највишег руководиоца предузећа ПКП — Пољске државне железнице) на основу статута предузећа издатог од стране Министарског савета у виду одлуке бр. 189 од 25. V 1961. год. Монитор Пољски бр. 47, тачка 210, измена: 1962 бр. 44, тачка 203). Он заузима положај директора предузећа ПКП и представља предузеће. После овога долази повезивање административних и привредних функција. Организовани аутомобилски транспорт потчињен је Министру саобраћаја преко предузећа ПКС које улази у састав уједињеног ПКС и које је такође потчињено Министру саобраћаја. Авионски транспорт

обавља једно државно предузеће ПЛЛ „ЛОТ“ које је потчињено Централном уреду за авијацију у Министарству саобраћаја (Наредба Министра саобраћаја од 21. VII 1966. године по питању организације државне контроле над цивилном авијацијом, Монитор Пољски, бр. 37, тачка 187). На крају, организацијом унутрашње пловидбе баве се инспектори унутрашње пловидбе, који се такође налазе под контролом Министра саобраћаја.

Усвајање одређене организације и система руковођења саобраћајем утиче на правне проблеме путовања и ситуацију путника.

III. Разматрајући проблем са гледишта путника, треба констатовати да њега, пре свега, интересује могућност преласка из једног у друго место на начин који му најбоље одговара. Не наводим ту узроке путовања и са тим везана питања евентуалног финансирања трошкова преласка. Из тога аспекта могла би се путовања класификовати на приватна и службена, индивидуална и скупна, туристичка и томе случно. То, у ствари, нема утицаја на само путовање. Путовање није контролисано, мада се може у извесном смислу оформити, на пример, помоћу политичке цена за карте, увођењем резервација места за специјалне таксе, повећањем врста средстава саобраћаја и том слично. Путник сам одабира начин превоза у оквирима који су приступачни у датом месту с обзиром на расположива средства за саобраћај.

Облик прваног надовезивања односа са превозником јесте откуп карата, који се третира као склапање уговора са свим консеквенцама које из тога произилазе. Питања се даље решавају на бази грађанског права. Ипак, ситуација путника одређује не само опште норме права које су обавезне. Путник је обавезан да се потчини прописима превозника о поретку. Превозник има овлашћења властодавца и сва питања која искрсну у тој ситуацији имају административноправни карактер. У тим питањима чији је циљ заштита поретка и сигурности путовања издваја се питање примене административног начина решавања ствари у којима превозник заузима надређени положај у односу на путника. Регулација железничког транспорта даје низ примера, с обзиром да је то најраспрострањенији облик путовања, о правном решавању питања на том сектору, која имају суштински значај. У поретку на железницама обавезне су одлуке Министра саобраћаја) од 13. I 1962. године, Служб. лист бр. 8, тачка 39) која регулишу понашање на територији железничких објеката и у железничким вагонима. У циљу надзора на одржавању поретка на железници одговорни су органи одређени за заштиту железнице) Служба заштите Железнице и други одређени органи од стране Министра саобраћаја). Ти органи имају следеће задатке: 1) заштита железничке имовине и дотичне железнице, 2) вршење надзора на спровођењу прописа о раду на железницама јавне употребе, 3) заштита живота, здравља и имовине лица која се користе услугама железница.

Да би извршили своје задатке органи заштите железница у случају нарушавања прописа могу одмах применити административнокривичне и егзекутивне мере:

- 1) поучити прекршиоца или применити друго васпитно средство,
- 2) изрећи казну у мандатном поступку,
- 3) упознати Колегијум са прекршајем и дати предлог за кажњавање,
- 4) легитимисање или на други начин дознати идентитет личности, која је повредила пропис о поретку на железници и задржати виновника прекршаја на месту где је извршио преступ и довести га принудно до најближег органа народне милиције.

Мандатни поступак подлеже општим начелима поступка по односним питањима престапа (Закон од 20. V 1971. године кодекс престапа и кодекс поступка по питањима престапа, Сл. лист бр. 12, тачка 114. и 116. и извршни прописи). У духу тих начела може се поступити само онда ако је:

- а) извршилац ухваћен на делу или одмах после тога,
- б) конкретно утврђена чињеница извршења престапа и ако се извршилац није затекао на месту престапа, у колико се не сумња да је извршилац то дело учинио,
- в) извршилац сагласан на одмерену му казну на тај начин и на њено извршења без одлагања (или се сагласи да пошаље потраживање на адресу која је наведена у мандату тако звани кредитни мандат. Пре изрицања казне за кривичну одговорност може се преступник казнити новчаном казном у висини од 50—1.000 злоти) наредба Министра унутрашњих послова од 15. XII 1975. године, Сл. лист бр. 46 тачка 252). У случају да одбије плаћање казне, орган железнице који је открио преступ, дужан је да предложи казну за наведено лице Колегијуму за питање престапа. Предлог за кажњавање даје се онда када би с обзиром на врсту престапа, на околности под којима је преступ учињен, или карактера учиниоца, казна у висини 1000 злоти била веома ниска у односу на степен опасности учињеног престапа и кривици дотичног лица или када не би васпитно утицала таква врста казне.

Право изрицања и скидања казне у новцу имају такође санитарско-епидемиолошки органи здравствене службе на железници (наредба председника Министарског савета од 8. XII 1971. године, Сл. лист бр. 35 тачка 308).

У циљу обезбеђења правилног са прописима усклађеног *коришћења железница*, она организује контролу у возовима и на станицама. Врше је овлашћена лица (кондуктери ревизије, перонски, а у случају поновне контроле ревизори возова и друга одређена лица и делегати највишег органа Контроле). Контрола обухвата у првом реду то да ли путници имају лична документа за пролаз или дозволу за боравак у одвојеним деловима станице и исправност докумената, друго, да ли се путници придржавају прописа и наређења која су обавезна за ред на железници,

као и да ли се железнички службеници старају довољно о примени гих прописа и наређења и, треће, да ли се железничко особље брине о културном обслуживању путника и о одговарајућој чистоћи вагона, као и станичних просторија.

Железница може применити средства непосредне административно принуде. Има право уклонити са воза путника који нема возну карту и који одбија да плати казну. Из воза се уклањају, такође, и она лица која су пијана, која се непристојно понашају и која услед болести могу бити опасна за сапутнике. Путник је обавезан да се придржава правила прописа који се односи на личну контролу и контролу пртљага који носи са собом. При ревизији пртљага треба да буде присутан, мада прописи предвиђају и изузетке. Одређене последице повлачи за собом такође превожње предмета који су забрањени за превоз.

Посебно обавезују прописи о *решавању спорова*. Спорове међу путницима, као и она између путника и радника услужних предузећа који раде у служби железнице, решава на железничким станицама контролни орган, а у току путовања спроводник воза. Уколико у возу буде на служби ревизор возова, тада он решава спорове који су настали за време путовања.

У односу на рад железнице, као и свих других јавних средстава саобраћаја, путник има законско право да уложи жалбу и да да предлоге који базирају на општим начелима која су предвиђена у кодексу административног поступка (Закон од 14. VI 1960. г., Сл. лист бр. 30, тч. 168, измене Сл. лист, 1962. г., бр. 33, тач. 156). Министар саобраћаја одредио је посебан начин пријема и решавања жалби и предлога у оквирима ресора саобраћаја (Наредба од 1960. г. и 1961. године).

Другачије се третира правна ситуација лица које користи властита средства за саобраћај, или вози неко возило и ако није власник истог. У ствари, и ту је циљ увођења административноправног регулисања сличан, јер је реч о обезбеђењу и сигурности на путевима, па се у овом случају појављују нешто другачије правне формулације. То питање се, пре свега, односи на такво регулисање коришћења возилом да се не би угрозио поредак на путевима. У овом случају превозника и путника представља једна особа. Овде се проблем састоји из три питања и то: коришћење јавних путева, способности возача возила за вожњу и исправност возила.

Сви јавни путеви намењени су за кретање возила и пешака. Кретање по истим треба да се врши придржавајући се прописа о безбедности и раду на јавним путевима (Закон од 27. XI 1961. године, Служб. лист бр. 53, тачка 295, измене: Служб. лист 1971, бр. 12, тачка 115, међу извршним прописима основни значај има наредба Министра саобраћаја и Унутрашњих послова од 20. VII 1968, године такозвани Кодекс за путеве, Служб. лист број 27, тачка 183 из 1972. године, Служб. лист бр. 55, тачка 382). Ти прописи се не односе на приватне путеве, то јест на путеве који се налазе на затвореним теренима, који, на пример, припадају

великим предузећима (индустријским, пољопривредним, шумским) и који су власништво приватних лица. Обавезни прописи су усклађени са међународним конвенцијама.

Прекршај прописа о безбедности и реду на јавним путевима сматра се као прекршај и подлеже решавању судског колегијума за прекршаје. За прекршај против тих прописа Кодекс преступа из 1971. године (горе наведено) предвиђа следеће основне казне: затвора, ограничења кретања и новчана казна (до 5 хиљада злоти) и укор и допунске казне као забрана вожње механичких возила за одређено време, објављивања одлуке о кажњавању у јавности.

Возачи возила су обавезни да буду обазриви приликом вожње и да не угрожавају безбедност и поредак саобраћаја, да не изазивају удесе, да не отежавају кретање другим корисницима пута, да не узнемиравају друге и ремете јавни ред и да не излажу друге штетама. Правни прописи постављају возачима одређене услове. Сем општих начела, возилима на путу може управљати само оно лице које је потпуно физички и психички здраво. На бази тога одређује се и способност за возила појединих категорија. Утврђене су између осталог и минималне границе старости и издавање потребних дозвола за вожњу. Прописи одређују прецизне услове за добијање дозволе и здравствене услове којима морају одговарати кандидати за вожњу.

Возачке дозволе се деле на неколико категорија (које су обележене словима) зависно од њихових важности (у духу са Женевском конвенцијом из 1949. године, Сл. лист 1959. године бр. 54, тачка 321) и које важе у међународном саобраћају. Према категорији права вожње одређени су услови вожње. Тако, на пример, право вожње за возила Б категорије која важи за вожњу путничких аутомобила и теретних са дозвољеном носивошћу до 3,5 тоне (а затим најуопштеније право вожње) може добити лице, које одговара следећим условима:

- 1) које има најмање основно образовање;
- 2) које има добро здравствено стање о чему има лекарско уверење;
- 3) које може да укаже прву помоћ, нарочито код повреде главе, прелома и уганућа кости, крвављења, несвестице и томе слично;
- 4) које је завршило школу према утврђеном програму од стране Министра саобраћаја у споразуму са Министром просвете, унутрашњих послова и народне одбране;
- 5) које положи стручни испит пред Комисијом према програму који је одобрен од стране Министра саобраћаја.

Возачку дозволу после испита пред војводском комисијом издаје посебно одељење за саобраћај код градских уреда.

Посебне одредбе се односе на сама возила, која у духу прописа морају бити тако израђена и одржавана како њихова употреба не би

угрожавала лица која користе возила, нити друге кориснике возила на друмовима. Свако возило (произведено у Пољској или увезено ван граница Пољске) подлеже обавезној евиденцији. Та евиденција садржи списак свих возила која се налазе на територији Пољске (са извесним изузецима, на пример, за она возила која су регистрована у другим земљама и која припадају лицима која долазе у Пољску на одређено време), без обзира на то да ли су стварно у експлоатацији). Регистрација возила се врши онда када се исто пушта у саобраћај на јавним путевима. То има карактер пописа возила која се могу пустити у саобраћај. Евиденцију и регистрацију врше одељења за саобраћај при градским уредима. Само она возила која одговарају одређеним техничким условима могу се пустити у саобраћај на јавним путевима.

Возило регистровано у Пољској може у складу са цитираном жењевском конвенцијом из 1949. године бити употребљено у међународном саобраћају пошто се снабде одређеним знаком, који је различит од ових ПЛ.

Контрола путног саобраћаја и чување реда и безбедности саобраћаја на путевима и усмеравање саобраћаја спада у надлежност органа Народне милиције. Са органима НМ сарађују у тој области одељења за саобраћај при војводствима и градовима, а сем тога службу за очување реда на путевима врше органи службе за путеве и реоне јавних путева (Наредба од 24. ВЈ 1975. Министарског савета, Сл. лист бр. 22. тачка 119).

Приликом вршења својих функција органи контроле путног саобраћаја овлашћени су да легитимизу кориснике путева, да им дају препоруке у вези са начином коришћења путева, да их задржавају у случајевима који су предвиђени у обавезним прописима, да прегледају документа корисника путева ради провере имају ли право на то, да задрже и онемогуће даље коришћење возила оним лицима која су пијана или чије техничко стање возила угрожава безбедност и ред на путевима.

IV. Посебне проблеме организационе и правне природе представља туризам, који је по низу питања везан са путовањима. Сва питања туризма води Главни комитет за физичку културу и туризам, као централни орган државне администрације који ради при Министарском савету (Закон од 17. II 1960. год. Сл. лист бр. 10, тачка 65 и број 38, тачка 224). Сама чињеница да је оформљен такав орган и његов смештај при Министарском савету указује на то колико се важности придаје питањима туризма и до ког степена су та питања постала од општег значаја. Главни циљ административноправног регулсања јесте помагање туризма и обезбеђење његове добре организације.

Основни задатак Главног комитета за физичку културу и туризам (ГКФКиТ) је стварање услова за правилан развој физичке културе и туризма и руковођење истима. У делокруг рада Комитета спада:

- а) утврђивање праваца и планова развоја физичке културе, упознавање Пољске и других врста туризма у оквирима опште политичке државе;
- б) координација рада свих државних органа, институција и организација у делокругу питања која се односе на физичку културу и туризам;
- в) контрола и надзор над институцијама и организацијама у области физичке културе и туризма и финансијског пословања у вези са тим. Комитет се у погледу туризма посебно стара о следећем: унапређењу туризма у земљи, начелима организације пољског туризма ван границе Пољске, питањима информација о туризму, питањима пропаганде туризма и унапређењу штампе која популаризише туризам. Председник ГКФК и Т издаје наређења, инструкције и доноси одлуке административног карактера.

При Комитету ради Савет за туризам као саветодавни орган. Рад ГКФит на терену одвија се преко одељења за физичку културу и туризам која се налазе при војводским и градским уредима. Ови уреди — одељења решавају у својој надлежности питања туризма и развоја спортско-туристичке базе на својим теренима.

За непосредно обављање туристичких услуга позване су, у првом реду, државне привредне организације. Све проблеме те врсте преузела је на себе Уједињена туристичка привреда (Одлука бр. 266 Министарског савета од 30. XI 1973. године) која удружује такође хотелско-угоститељска предузећа (предузеће „Орбис“, туристичке хотеле), као и бирое за путовања („Орбис“, „Спорт-турист“) и информативно-пропагандне установе (Централни биро за информације и туристичке рекламе, стране информативно-трговачке центре).

Рад државних предузећа допуњују удружења (ПТТК) и задружна предузећа (на пример „Громада“). ГККФит у области својих задатака сарађује са друштвеним организацијама, са синдикатима, са омладинским организацијама и задругама. Та широко развијена организација позвана је, углавном, да организује туризам, али исто тако и да пружи непосредно услуге ангажованошћу већине хотела за ту сврху.

У циљу проширења туристичке базе организује се продаја ноћевања у пансионима и приватним становима. Услед појаве масовности туризма све већи значај добија развој викендица, туристичких домова, мотела и кампова. У циљу обезбеђења њиховог квалитета и добрих услуга Председник ГККФит одређује услове којима морају одговарати и категорије у које спадају (Наредба Председника ГККФит) од 17. VII 1964. Монитор Пољски број 50, тачка 244. и број 73. од 24. X 1966. године, Сл. лист ГККФит број 7, тачка 47). Одлуке по питању места за биваке и кампове доносе територијални органи државне администрације.

Коришћење организованим туристичким услугама је неограничено. Потражња је за сада већа од понуде. Према томе, стварно ограничење

може представљати број места којима располажу туристичке организације. Туризам се може развијати индивидуално или колективно. Треба констатовати да су туристичке услуге до сада у већем степену биле оријентисане на услуге групних путовања. Организација за ове услуге има неограничене могућности за избор релације путовања, за број лица, за програме и томе слично. Индивидуални туризам је обављен, углавном, од стране појединих туриста у својој режији.

V. Боравак страних туриста у Народној Републици Пољској регулисан је специјалним законом о странцима (Закон од 29. III 1963. године Сл. лист бр. 15, тачка 77) и прописима који су извршни у односу на овај Закон (Наредба Министра унутрашњих послова и Министра спољних послова од 1. X 1963. год. Сл. лист бр. 43, тач. 242. измене: Служб. лист 1965 бр. 21, тачка 134, 1966. год. број 44, тачка 266, 1972. год. бр. 9, тачка 55).

Странац може проћи пољску границу на основу личног документа и одобрења које се зове виза. Прописи разликују неколико категорија виза с оозиром на циљ доласка у Пољску (виза за одорење боравка у Пољској и за прелазак преко Пољске) и на карактер боравка у Пољској) дипломатска и службена виза, обична виза која може бити: индивидуална или скупна, туристичка виза: индивидуална или скупна. Виза за прелазак преко територије Пољске у другу државу може се издати онда када странац има одобрење за улазак у ту државу. На основу двостраних споразума између државних путничких агенција тих земаља путници су ослобођени од обавеза да морају имати визе (ово важи за односе између Пољске и Југославије).

Време боравка странца у Пољској одређено је у визи и поклапа се са временом важности визе. Формалности на територији Пољске почињу са обавезом *регистрације* која се односи само на оне странце који долазе у Пољску на боравак преко 90 дана (наредба Министра унутрашњих послова од 22. X 1971. године о ослобођењу неких странаца од обавеза регистрације. Монитор Пољски број 52, тачка 341). После уласка странца у Пољску а пре истека три дана, странац је обавезан да се региструје код органа милиције, који је надлежан за место боравка странца. Обавеза регистрације странца мора се извршити лично, или посредством трећих лица или институције (Наредба Министра унутрашњих послова од 25. IX 1963. године по питању регистрације странаца посредством трећих лица или институција, Сл. лист бр 74, тач. 369). Регистрација се врши на основу увида личног документа странца и испуњења декларације о боравку у Пољској, а потврда о извршеној обавези је стављање штембиља на докуменат странца и на контролном картону за странце.

Сви странци су обавезни да се *пријаве*, што се врши на основу општих прописа о евиденцији становништва (Закон од 10. IV 1974. године, Сл. лист бр. 14, тач. 85). Регистрација и прво пријављивање врши се истовремено код органа милиције после ступања на тло Пољске. Обавеза регистрације и пријављивања не односи се на странце који само прелазе

преко територије Пољске. Начин пријављивања је различит, зависно од тога где странац борави. Посебна начела важе за странце који долазе у хотеле или друга места скупног становања као, на пример, у заводима који дају смештај у вези са радом, науком, лечењем или одмором. У тим случајевима начин пријављивања одређује наређење Председника ГККФит од 11. VI 1965. године које није објављено. Странци који не користе хотеле нити друге од горе наведених облика смештаја обавезни су да: се пријаве на боравак пре истека 48 часова од момента доласка до одређеног места и не касније од 48 часова од момента преласка пољске границе. Ако време истека 48 часова пада у дан који се не ради, последњи дан за пријављивање је следећи радни дан. Учесници излета се пријављују преко вође пута.

Странац је обавезан на позив органа власти приликом регистрације да се лично пријави и у случају потребе тражења истог објашњења у вези са његовим боравком на територији Народне Републике Пољске да покаже потребна документа.

Странац може добити дозволу за стални боравак на територији Пољске у облику легитимације за стални боравак. Та дозвола се добија ван граница Пољске посредништвом дипломатског представника или конзуларног одељења Пољске, а у Пољској непосредно у команди Војводства — Народне милиције — зависно од места где лице жели да се настани. Легитимацију за стални боравак мора странац лично примити. У року од три дана после пријема легитимације, то лице мора показати легитимацију надлежном органу његовог места настајења који води евиденцију у циљу пријављивања за стални боравак. Странац који борави на територији Пољске који нема документа из других држава, обавезан је имати доказ о идентитету странца (посебан начин издавања таквог документа одређују посебни прописи).

Странац може бити удаљен са територије Народне Републике Пољске ако наступе следеће околности:

- 1) ако је радио против интереса Пољске,
- 2) ако је осуђен у Пољској или ван граница Пољске за извршење злочина или преступе,
- 3) ако је прекршио прописе Закона о заштити државне границе, или царинске и девизне прописе,
- 4) ако је лишен пољског држављанства после 9. V 1945. године,
- 5) ако друге околности говоре да је његов боравак на територији Пољске непожељан због општег интереса Пољске. Одлуку о удаљењу доноси команда војводске милиције оног терена где борави странац.

Министар унутрашњих послова у споразуму са Министром спољних послова може на одређено време забранити боравак странаца на одређеним деловима пољске територије.

Нарушавање законских прописа о странцима третира се као преступ и подлеже новчаној казни до 5 хиљада злоти. Ту казну изриче Колегијум за преступе. У поступку када је реч о прекорачењу, новчана казна може бити изречена у висини 1.500 злоти. Та наредба је одмах извршна.

Казни подлеже нарушавање следећих наредби:

- боравак на територији Пољске после истека важности визе,
- неиспуњавање обавеза регистрације,
- неоазивање на позив органа за регистрацију,
- невраћање доказа о идентитету у случајевима који су одређени законом,
- боравак на територији на којој је привремено забрањен боравак странцима,
- неслагање са одлуком о удаљењу.

Неиспуњавање обавезе пријављивања подлеже казни ограничења кретања, новчаној казни или опомени (Кодекс преступа, Сл. лист 1971. бр. 12, тачка 114).

Наведени Закон о странцима не регулише проблематику путовања странаца по Пољској. Странац који борави у Пољској користи сва јавна средства саобраћаја на свим линијама према општим начелима која су обвезна за пољске грађане. Пољска влада је везана међународном Конвенцијом о превозу лица и пртљага железницама од 7. II 1970. године ЦИВ, који обавезује од 1. I 1975. године (Сл. лист 1975. бр. 10, тач. 58). Та Конвенција се примењује на све превозе лица и пртљага, а реализује се на основу међународних докумената превоза и односи се на пруге које прелазе преко територија најмање две уговором повезане државе. Услов за путовање унутар земље је куповина одговарајуће карте према обавезним ценама и са свим консеквенцама које отуда произилазе. Утврђивање посебних прописа диктира само брига о обезбеђењу боље услуге и посебне заштите услед непознавања од стране странаца пољског правног система и организација путовања, а служи и за олакшицу у прилогу туризма.

И тако је у циљу побољшања хотелске услуге за странце и обезбеђења стандарда у снабдевању и нивоа услуга уведен јединствени систем препорука базама за пријем страних туриста (Наредба бр. 26. Председника ГККФиТ, Сл. лист ГККФиТ бр. 4, тач. 24) и централним хотелима стављено у задатак да задовоље потребе странаца. Те функције врше у градовима у којима се налазе хотели „Орбис“ ти хотели, а у другим местима хотели одређени од стране територијалне администрације тих места. У Варшави пријем странаца врши хотел „Орбис-Гранд“ (Наредба Председника ГККФиТ од 30. VI 1962. године, Монитор Пољски, бр. 58, тач. 278). Основни задатак рецепције је олакшавање странцима, који долазе индивидуално, коришћења хотелским услугама. Централна рецеп-

ција нуди собе у једном од хотела које она обухвата, трудећи се да задовољи конкретне жеље странаца.

Да би добио место у хотелу странац треба да покаже доказ на основу којег се може утврдити да пољска валута коју он има (која је довољна да плати све трошкове за време боравка у хотелу) потиче из познатих извора и то:

- 1) од продаје страних средстава за плаћање (валуте и девизе);
- 2) од размене туристичких чекова „Орбис“;
- 3) од инкаса потраживања од јединица државне администрације, политичких организација, друштвених организација или јединица подруштвене привреде,
- 4) од специјалних рачуна Организације Уједињених Нација у Пољској народној банци,
- 5) од специјалних слободних рачуна намењених трговини од Банке за трговину, који су обележени бројевима конта 13-141-2 или 13-136-2.
- 6) од реализације чекова Банке за трговину, обележених словима WB, који се односе на конт снабдевања приходима из капиталистичких земаља.

Посебне одлуке односе се на начин кажњавања по питањима кршења јавних транспортних средстава. На пример, поступак у питањима преступа од стране странаца на терену железница врши се на бази општих начела али уз примену посебних облика заштите. Углавном, железничким органима је остављена обавеза примене ставова према странцима који су извршили преступе, с тим да у првом реду објасне странцима у чему се састоји њихова кривица према прописима и како треба да се понашају у сличним случајевима. У случајевима већих преступа, органи заштите изричу мандатне казне уколико виновник изрази сагласност са том казном. У противном, органи заштите подносе предлог за кажњавање Колегијуму по питању преступа.

Новчана казна странцу у мандатном поступку треба да буде исплаћена пољским платежним средствима непосредно функционеру који је изрекао казну. Ако странац нема тих платежних средстава, не борави у Пољској више од 24 часа и нема у Пољској одређено место боравка (транзитни прелаз) а у датом месту постоји пункт за замену валуте доводи се до тога пункта ради размене, а затим функционер преузима потраживање колико износи новчана казна и пише мандатну казну. У случају да странац одбије да прими такво решење, функционер га приводи милицији (на основу чл. 74. Кодекс поступака по преступима).

Низ обавеза стоји на странцима који у Пољску долазе властитим аутомобилом, али и ту су уведена велика олакшања (Наредба Министра саобраћаја и унутрашњих послова од 29. VII 1968. године по питању саобраћаја на јавним путевима, Сл. лист бр. 27, тач. 183). Ослобођени су од

евиденције аутомобили регистровани ван граница Пољске и власништво су лица која долазе у Пољску на привремени боравак (као туристи, на одмору, или по питањима трговине и томе слично). Регистрацији подлежу возила странаца који су настањени у Пољској и који се не користе дипломатским привилегијама, као и они странци који имају „леgitимацију сталног боравка“.

У већини случајева у Пољској се признају иностране возачке дозволе. У складу са међународним конвенцијама које је и Пољска примила (Женевска конвенција 1959. год. Сл. лист 1959. бр. 54, тач. 321, Париска конвенција 1926, Сл. лист 1930. бр. 21, тач. 177) возачке дозволе странаца које су издате ван граница Пољске дају истим право да возе јавним путевима у Пољској возила одређених категорија. Сем обавезе које произилазе из Конвенција, Министар саобраћаја Пољске на основу законских овлашћења признао је и друге дозволе издате ван Пољске које не обухватају Конвенцију (Наредба Министра саобраћаја од 18. XII 1965. године Монитор Пољски бр. 72, тач. 415) и одобрио странцима да возе путничке аутомобиле и мотоцикле на путевима Пољске у току једне године од дана преласка границе Пољске. То се односи на лица која имају 18 година и која имају „специјално одобрење за вожњу“ написано на пољском, руском, или француском језику од стране администрације стране државе, или од стране овлашћене друштвене организације.

Сем тога, без специјалног одобрења и само на основу стране возачке дозволе могу возити путничке аутомобиле и мотоцикле у току три месеца од преласка пољске границе возачи из 14 земаља које су наведене одлуци Министра, међу којима је и Југославија.

У случају преступа или прекршаја које учини странац на територији Пољске, право коришћења возачком дозволом може укинати територијални орган државне администрације. Надлежни орган који одузима возачу право да вози може:

- 1) задржати возачку дозволу за одређено време за које је возачу забрањено да вози, или до момента када возач треба да напусти територију Пољске, ако је његов одлазак предвиђен пре истека времена те казне,
- 2) обавестити о одузимању права вожње власт која је издала или овластила неког да изда возачку дозволу,
- 3) ако возач има међународну дозволу за вожњу, ставити у приредби да нема право возити на територији Пољске.

Да би се омогућило туристима који долазе из других земаља а који путују по Пољској властитим аутомобилом да се користе техничким услугама (станицама обслуживања) утврђен је јединствени систем препорука тих органа за страни туризам (Наредба бр. 71. Председника ГККФиТ од 15. X 1969. године, Сл. лист ГККФиТ бр. 11, тач. 34). Тим системом су обухваћени типизирани подруштвљени и приватни заводи (станице за обслуживање, радионице за оправку) у седиштима војводства, већим градовима и туристичким местима која се налазе поред ме-

Ћународних и туристичких путева. Институција која је дала препоруке јесте Удружење моториста Пољске (ПЗМоТ).

Објашњење скраћеница: ПКП — Пољске државне железнице, ПКС — Државни аутомобилски саобраћај, ПЛЛ „ЛОТ“ — Пољске авио линије „Лот“, ГККФит — Главни Комитет за физичку културу и туризам, ПТТК — Пољско туристичко друштво за упознавање Пољске, Дз. У. — Дневник закона, М.П. — Монитор Пољски, Дз. Урз — службени лист.

др Тереса Рабска