

UDC 930.85 (4-12)

YU ISSN 0350-7653

ACADEMIE SERBE DES SCIENCES ET DES ARTS

INSTITUT DES ETUDES BALKANIQUES

BALCANICA

ANNUAIRE DE L'INSTITUT DES ETUDES BALKANIQUES

XXIX

Redacteur

NIKOLA TASIC

Directeur de l'Institut des Etudes balkaniques

Secetaire

ALEKSANDAR PALAVESTRA

Membres de la Rédaction

MILUTIN GARAŠANIN, MIJKA IVIC, ĆEDOMIR POPOV,

ANTHONY-EMIL TACHIAOS (Thessalonique),

DIMITRIJE DJORDJEVIC (Santa Barbara), DRAGOSLAV ANTONIJEVIC,

VESELIN DJURETIC, MIODRAG STOJANOVIC

BELGRADE

1998



Драшко ПЕТРОВИЋ
Саобраћајни факултет
Београд

ФОРМИРАЊЕ И РАЗВОЈ ВИШЕСТРАНЕ МЕЂУНАРОДНО- ПРАВНЕ РЕГУЛАТИВЕ ОД ЗНАЧАЈА ЗА ОДВИЈАЊЕ МЕЂУНАРОДНОГ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА ИЗМЕЂУ ДВА СВЕТСКА РАТА

Апстракт: У раду се приказује настанак и развој вишестране међународно-правне регулативе модерног друмског саобраћаја која је важила између два светска рата. Велики број држава пре свега на европском континенту, а и на другим континентима прихватио је ову регулативу и на основу ње даље градио своје унутрашње законодавство ове гране саобраћаја. Урађена је правна анализа вишестраних међународних конвенција које су између два светска рата чиниле правну регулативу међународног друмског саобраћаја као и међународних конвенција које су у овом периоду стварале услове за успостављање и несметано одвијање међународног друмског саобраћаја. Истакнуто је да су на територији Југославије ове међународне конвенције имале снагу закона.

Саобраћај на путевима добио је посебан значај почетком XX века са усавршавањем превозних средстава (процес усавршавања од парне машине до бензинског мотора трајао је нешто више од једног века) и изградњом гушће мреже модерних путева. Поред политичких и војних разлога, економски разлози су пресудно утицали на убрзани развој друмског саобраћаја који је омогућио бржи, јефтинији и сигурнији превоз робе и путника у односу на претходне деценије.¹

¹ Стојановић 1993, 17 - 35.

Аутомобили, који су несумњиво имали највећи значај у развоју модерног саобраћаја на сувоземним путевима, ушли су у масовну употребу више од пола века након железнице, која је својом густом мрежом пруга и јефтиним ценама потискивала и сводила на споредне све остале облике превоза. Технолошки развој аутомобила ипак је учинио да у првим деценијама XX века аутомобил по својој рентабилности почне да конкурише железници. По брзини, аутомобил није много заостајао за железницом, у цени је постајао конкурентан (посебно ако се има у виду да се овим превозним средством смањује број претовара робе), у сигурности путовања је заостајао, а у удобности је достизао железницу. Његова основна предност била је прилагодљивост локалним и индивидуалним потребама, чињеница да се са њим на пут могло кренути по сопственој вољи, а не по утврђеном реду, да се могло застати и свратити на више дестинација, као и да су се путници и роба могли превести без преседања на тачно жељено место.²

Убрзани развој и значај аутомобилског саобраћаја утичу да државе у првој деценији XX века почну процес формирања вишестране међународно-правне регулативе друског саобраћаја. Међународно-правно регулисање ове гране саобраћаја настаје кодификацијом шиза обичајних правила и допунешем нових путем међународних конвенција. Међународне конвенције представљаће основу за даље изграђивање унутрашње правне регулативе друског саобраћаја у највећем броју држава на европском, америчком, афричком и азијском континенту у времену прве половине XX века.

Значајна вишестрана међународно-правна регулатива која се бавила регулисањем међународног друског саобраћаја била је између два светска рата садржана у четири међународне конвенције. У Паризу је 1909. године закључена Међународна конвенција о путовању аутомобилима. Седамнаест година касније на међународној конференцији у Паризу закључена је Међународна конвенција о аутомобилском саобраћају која је само у формалном смислу била нова док је у материјалном погледу представљала између и допуну првобитне конвенције из 1909. године. На истој конференцији закључена је и Међународна конвенција о саобраћају по

² Тридесетих година XX века доста је писано о конкуренцији аутомобила и железнице. Аутори су у својим анализама користили податке о односу железнице и друског саобраћаја у развијеним земљама Европе и САД али су ти радови веома мало пажње поклањали конкуренцији и стању друског и железничког саобраћаја у Краљевини СХС. Лазић 1936, 257 - 258; Розенберг 1938, 198 - 207; Мишић 1934, 374 - 378; Мансац 1934, 145 - 150; Станојевић 1931, 501 - 505; Арнаутовић 1932, 61 - 63.

друмовима и путевима. У Женеви је 1931. године закључена Међународна конвенција о фискалном режиму страних аутомобилских возила. Југословенска држава је све три поменуте конвенције које су донете између два светска рата ратификовала и на њеној територији имале су снагу закона.

Међународна конвенција о путовању аутомобилима, закључена у Паризу 11. октобра 1909. године, била је прва међународна конвенција намењена регулисању међународног друмског саобраћаја. Конвенција је за државе потписнице које су депоновале своје ратификационе исправе у архиве француске републике ступила на снагу маја 1910. године. Државе које нису биле потписнице ове Конвенције могле су јој касније приступити. Конвенција је садржала петнаест чланова и четири прилога.³

Њоме су били одређени услови које су морали испуњавати аутомобили да би се укључили у међународни саобраћај: „Сваки аутомобил за који се жели да добије међународно право саобраћаја, мора да буде оцењен као способан за саобраћај, и то или прегледом од стране надлежне власти или од Удружења коме је та власт ово право дала, или пак мора да припада једном истом типу који је на исти начин признат“ (став 1, члана 1. Конвенције). Првим чланом Конвенције су утврђене биле и неопходне техничке направе којима је морао да буде снабдевен сваки аутомобил да би могао бити оцењен као способан за међународни саобраћај од стране надлежне власти.

Конвенцијом су такође били одређени услови које су морали испуњавати возачи да би се укључили у међународни саобраћај: „Аутомобилски шофер мора да има особине које пружају довољну гаранцију за јавну сигурност. Што се тиче међународног саобраћаја, нико не може да шофира докле за то није добио одобрење од надлежне власти, или од Удружења, коме је та власт ово право дала, а пошто је дотични положио прописани испит. Овакво одобрење не може се издати лицима која су млађа од 18 година“ (члан 2 Конвенције).

Конвенцијом је било предвиђено издавање међународне путне исправе, како би се у међународном саобраћају потврдило да су испуњени услови који су прописани за аутомобиле и возаче. Међународна путна исправа, која је била издата од стране државе која је ратификовала Конвенцију, обезбеђивала је слободан пролаз аутомобилу и возачу кроз све остале државе које су ратификовале Конвенцију. Ова исправа важила је годину дана од дана када је издата. Међународна путна исправа није се могла

³ Архив Србије, Министарство спољних послова, међународни уговори, 1909.

издати уколико аутомобил или возач не испуњавају прописане услове или уколико власник аутомобила или возач нису држављани једне од држава која је ратификовала Конвенцију (члан 3 Конвенције). Прва два прилога Конвенције одређивала су обрасце и упутства према којима ће се издавати међународна путна исправа.

Међународна путна исправа, коју је Конвенција предвиђала, јесте међународно уверење да је аутомобил технички исправан и да је возач способан да управља аутомобилом. Ово уверење важило је изван територије државе где је издато, међутим, и поред овог, возач је морао да поседује редован пасош при прелазу границе.⁴

На основу четвртог члана Конвенције, аутомобил није могао да пређе из једне државе у другу ако, поред регистрационе таблице, није поседовао посебну таблу са словима која означавају државу у којој је регистрован. У трећем прилогу Конвенције налазила су се решења у вези са величином табле и слова.

Конвенцијом је било прописано да сваки аутомобил у међународном саобраћају мора бити снабдевен опремом за сигнализацију, као и да се при укрштању и мимоилажењу других кола возачи морају придржавати прописа држава у којима се налазе (чл. 7 и 8 Конвенције).

Свака држава која је ратификовала Конвенцију обавезала се да поред путева, ради обележавања опасних места, поставља само онакве знаке који су били изложени у четвртој прилогу Конвенције (члан 8 Конвенције). Држава је имала право да откаже Конвенцију, с тим што је отказни рок од годину дана почињао да тече од дана предаје нотификације о отказу (члан 14 Конвенције).

Краљевина Србија је 1909. године потписала Међународну конвенцију о путовању аутомобилима. Међутим, неразвијеност аутомобилског саобраћаја, као и тешки политички и национални проблеми са којима се суочила држава, условили су да Краљевина Србија не ратификује ову конвенцију.⁵ Ову конвенцију није ратификовала ни Краљевина СХС. Одлуком Царинског савета од 15. августа 1923. године, која је одобрена од стране Министарства финансија Краљевине СХС, укинута је забрана аутомобилског саобраћаја са иностранством преко граница Краљевине СХС. У будуће се дозвољавао аутомобилски саобраћај са иностранством по испуњењу царинских прописа. Ова дозвола важила је само за држављане оних

⁴ Кузмановић, 1924. 491 - 497.

⁵ Кузмановић, 1924. 495.

држава које су ратификовале Конвенцију о аутомобилском саобраћају из 1909. године, а то су: Немачка, Аустрија, Белгија, Шпанија, Сједињене Америчке Државе, Француска, Велика Британија, Грчка, Мађарска, Италија, Холандија, Монако, Португалија, Русија, Румунија, Шведска и Швајцарска.⁶ На овај начин Краљевина СХС је примењивала Конвенцију према оним државама које су је ратификовале, мада сама Краљевина није приступила овој конвенцији.

Одлука Техничке комисије Друштва народа, коју је одобрио Савет и Скупштина Друштва народа, најавила је ревизију Међународне конвенције о путовању аутомобилима из 1909. године: „По тражењу међународног Бироа рада да се уреди питање о међународној дозволи за терање аутомобила, Комисија сматра, да у садањим приликама не изгледа могуће установљење такве исправе која би имала сталну важност, без повреде принципа о суверенитету и без уштрба по унутарњи полицијски ред Држава, али да би се без измепа основних прописа Конвенције о саобраћају аутомобила од 1909. године могла побољшати ситуација новим проучавањем модела међународне путне исправе, при чему би се могло руководити овим принципима: садашњи тип међународне путне исправе, који важи у исто време и за кола и за шофера, био би подвојен на двоје, па би једна исправа важила за кола а друга за шофера; број прелаза у страниј земљи требало би да буде предвиђен знатно велики, или да буде неограничен за време од једне године; специјални прописи требало би да буду предвиђени за терање тешких кола или за превоз омнибуски; требало би осигурати, да шофер снабдевен међународном путном исправом, ни у ком случају не ужива у туђој земљи бољи положај него што га имају шофери са националном дозволом у тој земљи; - према томе, Комисија изражава жељу за сазив једне конференције ради ревизије Конвенције од 1909. године, те да та Конвенција дође у склад са садањим приликама, па моли Савет Друштва народа, да на то скрене пажњу код појединих влада“.⁷

На конференцији одржаној у Паризу од 20. до 24. априла 1926. године закључена је Међународна конвенција о аутомобилском саобраћају. Ова конвенција закључена је између Немачке, Аустрије, Белгије, Бразила, Велике Британије, Северне Ирске, Бугарске, Кубе, Данске, Данцинга, Египта, Шпаније, Естоније, Финске, Француске, Гватемале, Мађарске,

⁶ Службене новине Краљевине СХС, бр. 194, 1923; Преглед развоја међународно-правних односа југословенских земаља од 1800. године до данас, I свеска - Преглед међународних уговора и других аката од међународно-правног значаја за Србију од 1800 - 1918. Београд, 1953, издаје Институт за међународну политику и привреду.

⁷ Цитирано према Кузмановић 1924, 491-497.

Грчке, Ирске, Италије, Летоније, Литваније, Луксембурга, Марока, Мексика, Монака, Норвешке, Холандије, Перуа, Персије, Пољске, Португалије, Румуније, Краљевине СХС, Сијама, Швајцарске, Чехословачке, Туниса, Турске, Савеза Совјетских Социјалистичких Република и Уругваја. Конвенција је садржала 17 чланова и 6 додатака.⁸ Основ ове конвенције чине одредбе Конвенције о путовању аутомобилима из 1909. године. У ствари, на априлској конференцији у Паризу 1926. године извршене су одређене измене и допуне Конвенције из 1909. године.

Међународна конвенција о аутомобилском саобраћају из 1926. године је на исти начин као и Конвенција из 1909. године утврдила неопходне услове које су морали испуњавати аутомобили и возачи да би се укључили у међународни саобраћај (чланови 2, 3 и 6 Конвенције). Конвенција из 1926. године је прецизније и детаљније од Конвенције из 1909. одредила неопходне техничке направе и опрему за сигнализацију којима морају бити снабдевени аутомобили да би могли бити оцењени као способни за међународни саобраћај од стране надлежне власти (члан 3 Конвенције).

Конвенцијом из 1926. године такође је било предвиђено издавање међународне путне исправе, како би се у међународном саобраћају потврдило да су испуњени услови који су прописани за аутомобиле и возаче. За разлику од Конвенције из 1909. године, где је једна међународна путна исправа истовремено важила и за аутомобил и за возача, Конвенцијом из 1926. године било је предвиђено издавање међународног уверења (по образцима и упутствима који се налазе у првом и другом додатку ове конвенције) да аутомобил испуњава услове који су прописани за међународни саобраћај, као и издавање међународне дозволе (по образцима и упутствима који се налазе у четвртном и петом додатку Конвенције), што је значило да возач испуњава услове који су прописани за међународни саобраћај (чланови 4 и 7 Конвенције).

Конвенција из 1926. године је, као и Конвенција из 1909, обавезала државе да поред путева, ради обележавања опасних места, постављају само онакве знаке који су назначени у шестом додатку Конвенције (члан 9 Конвенције). Као и у Конвенцији из 1909. године, и у Конвенцији из 1926. било је предвиђено да аутомобил, поред регистрационих таблица, поседује посебну таблу са словима која означавају државу у којој је аутомобил регистрован (члан 5 Конвенције). Величина табле и слова била је одређена у трећем додатку Конвенције.

⁸ Збирка међународних уговора, Министарство иностраних послова Краљевине Југославије, књига прва, 1929, 42 - 76.

На основу члана 8 Конвенције, возач аутомобила који саобраћа у некој држави био је обавезан да се придржава закона који су у тој држави на снази, а односе се на саобраћај. Извод тих закона давао се возачу при уласку у земљу. Све државе које су ратификовале ову конвенцију из 1926. године обавезале су се да ће једна другој саопштавати податке који су од значаја за установљење идентификације лица којима су издата међународна уверења или међународне дозволе за вожњу аутомобилом, ако је њихов аутомобил изазвао саобраћајни удес или ако су прекршили правила о саобраћају. Државе су се, с друге стране, обавезале да ће оној држави која је издала међународно уверење или дозволу доставити име, презиме и адресу лица којем су одузеле право употребе међународног уверења или међународне дозволе (члан 10 Конвенције). Овом одредбом, коју није садржала Конвенција из 1909. године, државе које су ратификовале Конвенцију из 1926. године обавезале су се на сарадњу по питањима од изузетног значаја за безбедност међународног саобраћаја.

Одредбе ове конвенције важиле су за државе које су учествовале у првом депоновању ратификације годину дана после наведеног депоновања, а за државе које су касније ратификовале Конвенцију или су јој касније приступиле - годину дана после депоновања инструмената ратификације код француске владе или нотификације о приступању Конвенцији (члан 14 Конвенције). Прво депоновање ратификације вршило се на основу изјашњења двадесет држава које су ратификовале Конвенцију из 1909. године да су спремне да изврше ово депоновање (став 1, члана 11 Конвенције). Свака држава која је ратификовала Конвенцију из 1909. године обавезала се да ту конвенцију откаже у тренутку депоновања инструмената своје ратификације или нотификације о свом приступању Конвенцији из 1926. године (члан 15 Конвенције).

Краљевина Југославија ратификовала је Међународну конвенцију о аутомобилском саобраћају 24. марта 1929. године.⁹ Депоновање инструмената ратификације Међународне конвенције о аутомобилском саобраћају од стране Краљевине Југославије извршено је 12. априла 1929. године у Паризу.¹⁰

⁹ Преглед развоја међународно-правних односа југословенских земаља од 1800. године до данас, II свеска - Преглед међународних уговора и других аката од међународно-правног значаја за Југославију од 1918 - 1941, Београд, 1962.

¹⁰ Збирка међународних уговора, Министарство иностраних послова Краљевине Југославије, књига прва, 1929, 84.

На париској конференцији, априла 1926. године, у циљу бољег регулисања међународног друмског саобраћаја, закључена је и Међународна конвенција о саобраћају по друмовима и путевима. Конвенција је закључена између Аустрије, Бугарске, Кубе, Данцинга, Египта, Шпаније, Француске, Гватемале, Мађарске, Италије, Луксембурга, Марока, Мексика, Монака, Перуа, Португалије, Пољске, Румуније, Краљевине СХС, Швајцарске, Туноса и Уругваја. Конвенција је садржала 14 чланова.¹¹

Конвенцијом је било предвиђено да свака кола, стока за вучу и јахање, као и теретна стока морају имати возача, односно „тераоца“, уколико саобраћају на путевима отвореним за јавни саобраћај (члан 2 Конвенције). Возачи су били обавезни да о свом приближавању обавесте друге возаче и пешаке који се налазе на путу, као и да у сваком тренутку буду у стању да управљају својим колима или да воде своју запрегу, стоку за вучу, јахаћу и теретну стоку (члан 3 Конвенције).

Конвенцијом је било прописано да у једној земљи правац саобраћаја мора бити једнообразан на свим путевима отвореним за јавни саобраћај (члан 4 Конвенције). Возачи кола морали су се кретати страном одређеном прописаним правцем саобраћаја. При претицању возачи су били обавезни да се увере, пре него што се удаље са стране одређене прописаним правцем за саобраћај, да то могу учинити а да при том не угрозе безбедност осталих учесника у саобраћају (члан 5 Конвенције).

Конвенција је регулисала и питање укрштања путева, и то тако што је возач кола био обавезан да код укрштања путева поштује првенство пролаза возила које долази с десне стране, ако је прописани правац саобраћаја надесно, или возила које долази с леве стране, ако је прописани правац саобраћаја налево (члан 6 Конвенције). У случају ноћне војње, Конвенција је обавезивала возила да морају имати одговарајуће светлосне сигнале (чл. 7 и 8).

Државе које су ратификовале Конвенцију о саобраћају по друмовима и путевима биле су обавезне да, у границама своје власти, учине све што је потребно да би се на путевима отвореним за јавни саобраћај, који се налазе на њиховој територији, примењивале одредбе ове конвенције (члан 1 Конвенције). Оне су важиле за државе које су учествовале у првом депонувању ратификација, годину дана после наведеног депонувања, а за државе које су касније ратификовале Конвенцију или су јој касније приступиле, годину дана након депонувања инструмената ратификације код

¹¹ Исто, 78 - 82.

француске владе, или нотификације о приступању Конвенцији (члан 12 Конвенције). Државе су имале право да откажу Конвенцију, с тим што је отказни рок од годину дана почињао да тече од дана предаје нотификације о отказу (члан 13 Конвенције).

Међународна конвенција о саобраћају по друмовима и путевима ратификована је од стране Краљевине Југославије 24. марта 1929. године.¹² Краљевина Југославија је извршила депоновање инструмената ратификације Међународне конвенције о саобраћају по друмовима и путевима 12. априла 1929. у Паризу.¹³

У Женеви је 30. марта 1931. године закључена Међународна конвенција о фискалном режиму страних аутомобилских возила. Конвенција је закључена између Белгије, Велике Британије, Северне Ирске, Данске, Данцинга, Италије, Луксембурга, Холандије, Пољске, Швајцарске и Чехословачке. Садржала је 17 чланова, прикључни протокол и анекс.¹⁴

На основу ове Конвенције, аутомобилска возила која су регистрована на територији једне од страна уговорница, а привремено саобраћају на територији друге стране уговорнице, била су изузета од пореза или такси које погађају саобраћај на територији друге стране уговорнице (став 1, члана 1 Конвенције).¹⁵ Ово ослобађање од пореза и такси важило је за једно или више саобраћања у целокупном трајању од деведесет дана проведених на наведеној територији (став 1, члана 2 Конвенције). Да би се ова олакшица могла користити, возило је морало да буде снабдевано међународном фискалном књижицом сачињеном према образцу који је садржан у анексу Конвенције, а која је издавана од стране државе у којој је возило регистровано (члан 3 Конвенције). Фискална књижица важила је годину дана од дана њеног издавања, и у том року за исто возило није се могла издати нова књижица, сем у случају да се наведено возило региструје на територији неке друге стране уговорнице (члан 5 Конвенције).

¹² Преглед развоја међународно-правних односа југословенских земаља од 1800. године до данас, II свеска - Преглед међународних уговора и других аката од међународно-правног значаја за Југославију 1941, Београд, 1962.

¹³ Збирка међународних уговора, Министарство иностраних послова Краљевине Југославије, књига прва, 1929, 84.

¹⁴ Службене новине Краљевине Југославије, бр. 35 - XI, 1933, 238 - 244.

¹⁵ Међутим, ово решење, садржано у Конвенцији, није се примењивало на возила која служе за превоз лица уз наплату, као ни на возила употребљена за превоз робе (став 2, члана 1 Конвенције), Службене новине Краљевине Југославије, бр. 35 - XI, 1933, 238 - 244.

У погледу мостарине, или других сличних дажбина које се плаћају на лицу места, према возилима страна уговорница Конвенције поступало се у складу са истим правилима која су важила за возила оне стране уговорнице на чијој се територији мостарина или неке сличне дажбине наплаћују (члан 6 Конвенције).

Спор између две или више страна уговорница, поводом примене или тумачења Конвенције, који није разрешен између самих страна уговорница, могао је бити „поднесен“ саветодавној и техничкој комисији за саобраћај и транзит Друштва народа ради давања саветодавног мишљења (члан 7 Конвенције).

Ова конвенција је до 30. септембра 1931. могла бити потписана од стране сваког члана Друштва народа, као и од стране оних држава које нису биле чланице Друштва народа, под условом да су биле заступљене на конференцији која је израдила ову конвенцију, или да им је Савет Друштва народа у том циљу упутио један примерак Конвенције. Од 1. октобра 1931. Конвенцији је могао приступити сваки члан Друштва народа као и свака држава која није чланица Друштва народа под претходно наведеним условима (чланови 10 и 12 Конвенције). Чланом 14 било је прописано да ће ова конвенција ступити на снагу шест месеци после пријема ратификација, или приступања код генералног секретара Друштва народа, упућених од стране пет чланова Друштва народа или држава које нису чланице Друштва народа. Ратификације или приступања која су извршена после ступања на снагу ове конвенције имала су дејство шест месеци после датума њиховог пријема од стране генералног секретара Друштва народа (члан 15 Конвенције). Свака страна уговорница могла је условити важност своје ратификације или свог приступања ратификацијом или приступањем једног или више чланова Друштва народа или држава које нису чланице Друштва народа (члан 13 Конвенције).

Две године од ступања на снагу Конвенције, најмање три стране уговорнице могле су захтевати њену ревизију (члан 16 Конвенције). Државе су имале право да две године после ступања на снагу откажу Конвенцију, с тим што је отказни рок од годину дана почињао да тече од дана предаје нотификације о отказу. У случају да, услед великог броја отказа, број уговорних страна буде мањи од пет, било је предвиђено да Конвенција престане да важи (члан 17 Конвенције).

Краљевина Југославија је 28. јануара 1933. године ратификовала Међународну конвенцију о фискалном режиму страних аутомобилских возила.¹⁶

¹⁶ Преглед развоја међународно-правних односа југословенских земаља од 1800. године до данас, II свеска - Преглед међународних уговора и других аката од међународно-правног значаја за Југославију од 1918 - 1941, Београд, 1962.

За регулисање међународног друмског саобраћаја у међуратном раздобљу од посредног значаја била је Међународна санитарна конвенција. Конвенција је закључена у Паризу 21. јуна 1926. године између Авганистана, Албаније, Немачке, Аргентине, Аустрије, Белгије, САД, Бразила, Бугарске, Чилеа, Кине, Колумбије, Кубе, Данске, Доминиканске Републике, Египта, Еквадора, Шпаније, Етиопије, Финске, Француске, Велике Британије и Ирске, и прекоморских територија, Грчке, Индије, Гватемале, Хаитија, Хондураса, Мађарске, Италије, Јапана, Либерije, Литваније, Луксембурга, Марока, Мексика, Монака, Норвешке, Парагваја, Холандије, Перуа, Персије, Пољске, Португалије, Румуније, Краљевине СХС, Ел Салвадора, Судана, Швајцарске, Чехословачке, Туниса, Турске, СССР, Венецуеле и Уругваја. Поједине одредбе ове Конвенције, односиле су се на међународни друмски саобраћај.¹⁷ Државе које су ратификовале ову Конвенцију обавезале су се да ће се придржавати њених одредаба чим се куга, колера, жута грозница и друге заразне болести појаве на њиховој територији. Свака уговорна страна морала је обавестити, како друге уговорне стране тако и Међународни биро за јавну хигијену, о првом провереном случају заразне болести наведене у Конвенцији, као и о првом провереном случају заразне болести који се појави изван области захваћене заразом (став 1, члана I Конвенције).

Конвенцијом је било забрањено да се на „сувим“, то јест копненим, границама предузима мера посматрања¹⁸ (став 1, члана 58 Конвенције). Само су се лица која су имала додир са болесником оболелим од плућне куге могла задржати на копненим границама, на посматрању које није смело трајати дуже од седам дана (став 3, члана 58 Конвенције). Лица која су показивала симптоме заразних болести наведених у Конвенцији могла су бити задржана на копненим границама (став 2, члана 58. Конвенције). Државе су имале право да, према потреби, затворе део својих копнених граница. У том случају, државе су морале да означе места преко којих ће се погранични промет искључиво допуштати, као и да у тим местима „установе“ опремљене санитарске станице (став 3, члана 58 Конвенције).

¹⁷ Збирка међународних уговора, Министарство иностраних послова Краљевине Југославије, књига друга, 1929, 794 - 811.

¹⁸ Исто, 794 - 811. Ради правилне примене Конвенције, стране уговорнице усвојиле су следећу дефиницију посматрања: „Реч посматрање (опсервација) значи изоловање лица, било на самом броду, било у некој санитарској станици, пре него што добију допуштење за слободно кретање“.

Конвенцијом је било предвиђено да ће путници који долазе из области у којима су се појавили случајеви или евентуалне епидемије заразних болести наведених у Конвенцији, чим стигну у место одређења, бити подвргнути надзору¹⁹ који неће трајати дуже од шест дана ако је у питању куга, пет дана ако је у питању колера, шест дана ако је у питању жута грозница, дванаест дана ако је у питању пегавац и четрнаест дана ако су у питању арапске богиње (члан 61 Конвенције).

Конвенцијом је било утврђено да кола одређена за превоз путника и пртљага не могу бити задржана на границама. Међутим, уколико је у њима био болесник оболео од куге, колере, пегаваца или арапских богиња, кола ће бити задржана да би била подвргнута санитарним и превентивним мерама (члан 62 Конвенције). Конвенција није дозвољавала забрану увоза или превоза робе и путничког пртљага из области у којима су се појавили случајеви или евентуалне епидемије заразних болести наведених у Конвенцији, нити је дозвољавала да се та роба или путнички пртљак задржавају на граници. Роба и пртљак подвргавани су санитарним и превентивним мерама прописаним у Конвенцији (чланови 17 и 18 Конвенције).

Краљевина Југославија ратификовала је Међународну санитарну конвенцију 31. августа 1929. године.²⁰

За регулисање међународног друмског саобраћаја у периоду између два рата значајни су и Међународна конвенција и Статут о слободи транзита, закључени на конференцији у Барселони 20. априла 1921. године. Ова Конвенција и Статут закључени су између Албаније, Аустрије, Белгије, Боливије, Бразила, Чилеа, Кине, Колумбије, Костарике, Кубе, Данске, Британског царства са Новим Зеландом и Индијом, Шпаније, Естоније, Финске, Француске, Грчке, Гватемале, Хаитија, Хондураса, Италије, Јапана, Литваније, Луксембурга, Норвешке, Панаме, Парагваја, Холандије, Персије, Пољске, Португалије, Румуније, Краљевине СХС, Шведске, Швајцарске, Чехословачке, Уругваја и Венецуеле. Конвенција о слободи транзита садржала је опште формалне одредбе о односу Конвенције према ми-

¹⁹ Исто. Ради правилне примене Конвенције, стране уговорнице усвојиле су следећу дефиницију надзора: „Реч надзор значи да се лица не изолују, да одмах добијају допуштење за слободно кретање, али се њихова имена достављају санитарској власти у местима у којима бораве и таква се лица подвргавају лекарском прегледу, којим се утврђује стање њиховог здравља.“

²⁰ Преглед развоја међународно-правних односа југословенских земаља од 1800. године до данас, II свеска - Преглед међународних уговора и других аката од међународно-правног значаја за Југославију од 1918 - 1941. Београд, 1962.

ровним уговорима (1919), о питању језика (енглески и француски текст били су равноправни и једнако меродавни), о извршењу, ратификацијама, трајању и праву отказа. Стварне одредбе садржао је Статут који је имао петнаест чланова, и био је саставни део ове Конвенције.²¹

У Статуту је конкретизовано начело, садржано у Пакту Друштва народа и у уговорима о миру (1919), о слободи транзита, путника и терета. Принципи слободе транзита односно се на лица, пртљаг, робу, пловне објекте, друмска возила, железничка возила и на друга превозна средства, с тим да се према свима једнако поступало без обзира на државну припадност (чланови 1 и 2 Статута). Појам транзита био је у Статуту одређен на следећи начин: то је такав пролаз преко територија уговорних страна који представља само један део целог путовања, које је започето и које се има завршити изван граница оне земље преко чије се територије врши транзит, без обзира да ли има претоваривања, деобе товара или промене начина превоза или не (члан 1 Статута). Статутом је, у ствари, гарантована потпуна слобода транзита и потпуна једнакост у условима и приликама за све транзите, при чему се нису ограничавала легитимна, суверена права држава уговорница.

Статут није дозвољавао да транспорт у транзиту буде подвргнут таксама и дажбинама на основу тога што је у транзиту. Статут је једино допуштао да се на транспорт у транзиту могу наплаћивати таксе искључиво намењене покрићу трошкова надзора и администрације изазваних тим транзитом, под условом да се оне примењују по истим критеријумима према сваком (члан 3 Статута). Ниједна уговорна страна није била обавезна, на основу овог Статута, да дозволи транзит путника чији је улазак на њену територију забрањен или робе чији је увоз забрањен ради здравствене заштите или јавне безбедности (став 1, члана 5 Статута). Изузетно, уговорне стране су имале право да одступе од одредаба Статута за што краћи временски период, у случају важних догађаја који се тичу безбедности државе и њених виталних интереса (члан 7 Статута).

Државе уговорнице обавезале су се да убудуће неће закључивати уговоре који би били противни одредбама овог статута (став 3, члана 10 Статута). Спорови поводом тумачења или примене Статута, који нису ди-

²¹ Збирка међународних уговора, Министарство иностраних послова Краљевине Југославије, књига друга, 1930, 765 - 778; Поморска енциклопедија, књига I, Загреб, 1954, 384.

ректно разрешени између страна уговорница, били су подношени Међународном суду правде (став 1. члана 13 Статута).²²

Међународна конвенција и Статут о слободи транзита ратификовани су од стране Краљевине Југославије 30. априла 1930. године.²³

Међународне конвенције које су регулисале међународни друмски саобраћај у периоду између два светска рата, а које су биле ратификоване од стране Краљевине Југославије, важиле су на њеној територији као државни закони. То показује да је Југославија између два светска рата активно учествовала у праћењу и грађењу међународне правне регулативе о друмском саобраћају.

Основне карактеристике вишестране међународно-правне регулативе друмског саобраћаја биле су према датој анализи међународних конвенција следеће.

Међународна конвенција о аутомобилском саобраћају из 1926. године прописала је неопходне услове које су аутомобили и возачи морали да испуњавају да би могли учествовати у међународном аутомобилском саобраћају. Основ ове Конвенције била је првобитна Конвенција о путовању аутомобилима из 1909. године, тако да је Конвенција из 1926. године прецизније и детаљније регулисала одређена питања на начин који је више одговарао потребама убрзаног развоја аутомобилског међународног саобраћаја. Ради стварања услова за безбедно одвијање међународног аутомобилског саобраћаја, на истој конференцији, 1926. године у Паризу, била је донета Међународна конвенција о саобраћају по друмовима и путевима. Она је прописивала основна саобраћајна правила којих су се морали придржавати возачи при управљању возилима на путевима отвореним за јавни саобраћај. Међународна конвенција о фискалном режиму страних аутомобила, која је донета у Женеви 1931. године, омогућила је да аутомобилска возила која су регистрована на територији једне државе уговорнице, а саобраћају на територији друге државе уговорнице, не плаћају порезе или таксе које се односе на саобраћај на територији те друге државе уговорнице. Ово је било врло важно за развој међународног друм-

²² Пре сваког судског поступка, државе су биле обавезне да спорове поводом тумачења и примене Статута поднесу, ради давања саветодавног мишљења, Комисији за саобраћај и транзит, коју би установило Друштво народа (став 3, члана 13. Статута), Исто.

²³ Преглед развоја међународно-правних односа југословенских земаља од 1800. године до данас, II свеска - Преглед међународних уговора и других аката од међународно-правног значаја за Југославију од 1918-1941, Београд, 1962..

ског саобраћаја, јер је ослобађало власнике и кориснике возила финансијских оптерећења у виду плаћања пореза или такси за једно или више путовања у целокупном трајању од деведесет дана на територији једне од држава уговорница. Међународна конвенција и Статут о слободи транзита (Барселона 1921.) омогућили су створање услова за успостављање међународног друмског саобраћаја док је Међународна санитарна конвенција (Париз 1926.) створила могућност несметаног обављања међународног друмског саобраћаја у случају заразних болести. Доношење ових међународних конвенција између два светска рата показује да је развој аутомобилског саобраћаја узимао замах и да су државе почеле да граде међународно-правну регулативу ове гране саобраћаја, предвиђајући његову експанзију у деценијама које су уследиле. Ова међународно-правна регулатива представљаће основу изградње међународно-правне регулативе друмског саобраћаја у другој половини двадесетог века.

THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL LEGAL REGULATIONS RELEVANT TO THE MAINTENANCE OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION BETWEEN THE TWO WORLD WARS

Summary

The paper deals with the building and development of multilateral international legal rules of modern road transportation valid between the two world wars. A large number of states, mainly in Europe, but also on other continents, accepted these rules and made use of them as a basis for the further building of their internal legislatures for this branch of transportation. An analysis has been conducted both of the multilateral international conventions regulating the international road transportation and of those creating conditions for the establishment and regular maintenance of international road transportation. The endorsement of these conventions between the two wars shows that automobile transportation was in full swing and that the states began to build the international legislature for this branch of transportation anticipating its expansive growth in the decades to come.

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

Архив Србије,

1909 Министарство спољних послова - Међународни уговори

Збирка међународних уговора,

1929 Министарство иностраних послова Краљевине Југославије, књига I и књига II.

Збирка међународних уговора,

1930 *Министарства иностраних послова Краљевине Југославије*, књига II.

Преглед развоја међународно-правних односа,

1953 *Преглед развоја међународно-правних односа југословенских земаља од 1800.г. до данас*, свеска I, - Преглед међународних уговора и других аката од међународно-правног значаја за Србију од 1800 - 1918. Београд, 1953.

Преглед развоја међународно-правних односа,

1962 *Преглед развоја међународно-правних односа југословенских земаља од 1800.г. до данас*, свеска II - Преглед међународних уговора и других аката од међународно-правног значаја за Југославију од 1918 - 1941. Београд, 1962.

Поморска енциклопедија.

1954 *Поморска енциклопедија*, књига I, Загреб, 1954.

Службене новине Краљевине СХС

1923 *Службене новине Краљевине СХС*, број 194.

Службене новине Краљевине Југославије

1933 *Службене новине Краљевине Југославије*, број 35-XI.

Арнаутовић Д.,

1932 *Железнице и аутомобили у Краљевини Југославији*, Саобраћајни преглед, број 2.

Маисац С.,

1934 *Како се развијају односи аутомобила најрема железницама у јавном саобраћају*, Саобраћајни преглед број 4.

Мишић Д., 1934

Криза железнице као превозног средства, Саобраћајни преглед број 9.

Кузмановић А.Ј.,

1924 *О међународној конвенцији о саобраћају аутомобила*, Полиција број 13-14.

Лазић А.,

1936 *Пушеви такмаци железница*, Саобраћајни преглед бр.7.

Стојановић С. Ђорђе,

1993 *Историја свейског аутомобилизма пре 1903. године*, Аутомобилизам у Србији, 1903-1933. Београд.

Станојевић П.,

1931 *Железница и аутомобил*, Саобраћајни преглед број 12.

Розенберг В.,

1938 *Утакмица железнице са аутомобилом*, Југословенски економист број 3.