

Jugoslavenska slobodna zona u Solunu

Lucijan Kos, Zagreb

Ustanova slobodnih zona (zone libre, zone franche, Freibeizirk, Freilager, punto franco i t. d.) razvila se je, još u XVIII. stoljeću, od slobodnih luka kao glavnih središta — čvorišta evropske i svjetske pomorske trgovine u cilju zadovoljavanja potreba tranzita. Slobodne zone u modernoj međunarodnoj trgovini postigle su veliko ekonomsko značenje. U periodu između 2 svjetska rata one su se razvile u mnogim pomorskim i riječnim lukama (Barcelona, Copenhagen, Genova, Gdansk, Hamburg, Marseille, Trst i dr.) Specifičnu prednost imaju takve slobodne zone, koje su namijenjene tranzitu određene zemlje svog zaleđa (Solun i dr.).

Slobodna lučka zona je određeni dio neke (morske ili riječne) luke, u kojem brodovi i željeznica slobodno obavljaju privredne operacije (iskrcaj, ukrcaj, uskladištenje itd.) i u koji roba ulazi i izlazi bez ikakvih carinskih ograničenja zemlje, pod čiji suverenitet spada to područje. Takva se zona ustanovljuje radi favoriziranja tranzitne i redistributivne (preprodaja uvezene robe) trgovine i kao tranzitno mjesto carinske oblasti određene zemlje zaleđa. Kako takva zona uživa povlasticu vancarinskog prostora države, kojoj teritorijalno pripada, to ona ima svoju upravu, a konvencijom ili međunarodnim ugovorom određeni su uslovi njenog privrednog poslovanja. Razlikujemo više vrsta slobodnih lučkih zona. Dok je u jednim dozvoljena industrijska radinost t. j. podizanje tvorničkih postrojenja radi industrijske prerade robe u tranzitu (zone kao industrijski centri), dotle je u drugima ta djelatnost ograničena isključivo na podizanje uređaja za lučko-transportne i željezničko-transportne operacije, zatim za carinsku, veterinarsku, ptt. i dr. službu (zone kao trgovinski centri). Nadalje, dok su jedne namijenjene tranzitu svih država zaleđa, koje gravitira dotičnoj luci, pa u tome te lučke zone i poprimaju značaj slobodnih luka, dotle su druge namijenjene isključivo potrebama izvoza i uvoza jedne određene zemlje zaleđa.

Slobodne lučke zone — pored njihove glavne svrhe da kao tranzitno mjesto unapređuje trgovinu jedne ili više zemalja sa kojima čine jedinstveno carinsko područje — osnivaju se iznimno i radi poboljšanja ekonomskog života i oživljavanja domaće trgovine među stanovništvom unutar tih zona-gradova. Takve slobodne lučke zone (i gradovi) pojavljuju se tamo, gdje su oni ekonomski i saobraćajno odijeljeni od svog prirodnog i gravitacionog zaleđa ili se pak nalaze u neposrednoj blizini takvih slobodnih lučkih zona ili gradova, pa ih vlastiti privredni razvitak nagoni da ovima pariraju. Tako je na pr. Italija neposredno po Rapalskom ugovoru 1920. god. proglasila naš Zadar slobodnom lukom, a 1930. god. proglasila je luku i grad Rijeku sa liburnijskom obalom (Volosko, Opatija, Lovran i Ika) do Mošćeničke Drage slobodnom lučkom zonom. To je ona učinila, ne iz razloga, da privuče u te naše luke međunarodni promet, već da se oslobodenjem od carina pri izvozu iz Italije i uvozu u Italiju olakša život tamošnjem stanovništvu, pošto su ti naši gradovi bili odsječeni od svog prirodnog i ekonomskog zaleđa. Kao protuteza ovim mjerama pojavila se je bila i među tadašnjim našim privrednicima u Sušaku težnja, da se grad i luka Sušak također proglase slobodnom lučkom zonom. Kako se je lučki promet Sušaka osobito poslije 1931. god. stao naglo povećavati uz visoki kurs tal. lire, to je Sušak

dolazio sve više u povoljniji lučko-trgovanski položaj prema tada »mrtvoj« Rijeci, pa je zahtjev za slobodnom lučkom zonom bio napušten.

Jugoslavenska slobodna zona u Solunu, za razliku od ovakvih »životno-standardnih« zona, namijenjena je isključivo tranzitu naše zemlje i ona će kao takva znatno pojačati naše ekonomske veze sa inozemstvom.

I.

Potrebe, koje traže da naša zemlja ima svoju slobodnu lučku zonu u Solunu datiraju još iz vremena stare Srbije. U dugogodišnjim borbama za njenu ekonomsku i političku nezavisnost protiv Austrije, luka Solun — kao put kojim je Srbija došla na svjetsko tržište — dobila je naročiti značaj za vrijeme srpsko-austrijskog carinskog rata (1906—1910). Srbija je već tada usmjerila svoj izvoz i uvoz preko solunske luke, čime je uspješno paralizirala austrijsku ekonomsku blokadu. Stoka — osnovni izvozni proizvod stočarske Srbije, do tada plasiran isključivo u Austro-ugarskoj, služio je kao pogodno sredstvo dvojnoj monarhiji za vršenje ekonomskog i političkog pritiska na Srbiju. Ovog se je pritiska Srbija mogla osloboditi samo preorijentacijom svog izvoza stoke preko Soluna u Italiju, Egipat i u zemlje Bliskog Istoka. Solun, buduća slobodna lučka zona, željeznička pruga Đevđelija-Solun postali su tako čvorna točka ove nove izvozne orijentacije tada napadnute Srbije. To je bio razlog da su još u toku ratova za oslobođenje počeli između Srbije i Grčke pregovori o osnivanju slobodne lučke zone u Solunu. Kako je i Solun bio jedna od meta njemačko-austrijskog »Drang nach Osten«, jer skraćuje put iz Evrope na Levant i Suezom u Afriku i Aziju, to su se pregovori za skretanje srpskog izvoza i uvoza preko solunske luke povoljno odvijali. Osnovni principi te zone bili su postavljeni još u Ugovoru o miru 1913. god. između Grčke i Srbije. K tome je pridodijela i činjenica, što se je Srbiji u znak priznanja za njeno učešće i doprinos u Balkanskim ratovima trebala dati određena zadovoljština. Grčko-srpski savez kao obrana od očekivanog vjerolomnog napada Bugarske i težnja Srbije za slobodnim tranzitom preko Soluna našao je svoj izraz u čl. 7 tog Ugovora, po kojem se je Grčka obavezala da će Srbiji dati sve potrebne olakšice i garantirati za 50 godina slobodu njene izvozne i uvozne trgovine preko Solunske luke, kao i željeznicom iz Soluna u Skoplje odnosno u Bitolj i obr. uz pridržaj pune grčke suverenosti nad Solunom. Obje ugovorne strane trebale su prema tome pristupiti rješavanju praktičnog ostvarenja ove odredbe, ali ih je napad Bugarske omeo u tom radu, a donekle i njihova međusobno oprečna gledišta o pravnom režimu slobodne lučke zone. Dok je Srbija nastojala da se osnuje slobodna lučka zona isključivo pod njenom upravom, dotle je Grčka išla za formiranjem takve slobodne lučke zone pod isključivom njenom upravom kao i za tranzit svih država zaleđa preko te zone s tim, da se srpskom tranzitu dadu posebne povlastice. Kako je i Austro-ugarska bila sklopila sa Grčkom jednu konvenciju, koja je sadržavala klauzulu najvećeg povlašćenja (Meistbegünstigungsklauzel), to se je i ona mogla koristiti ovom klauzulom pa zahtjevati u Solunu iste povlastice, koje bi bile date i Srbiji t. j. slobodnu lučku zonu. Da bi se ipak izišlo

ususret opravdanim srpskim zahtjevima, a izbjegli zahtjevi Austro-ugarske, sačinjen je tajni protokol kojim se je Grčka obavezala da ničim neće omesti tranzit srpske robe, bez obzira na vrstu i namjenu (uključujući ratni i eksplozivni materijal) kao i da tranzit neće opterećivati nikakvim dažbinama.

Unatoč ovih tajnih utanačenja, oprečnih stanovišta i ratnih neprilika pregovori o osnivanju Srpske slobodne zone u Solunu tekli su ipak vrlo povoljno, tako da je 10. svibnja 1914. god. bila zaključena između Kraljevine Srbije i Grčke Konvencija o Srpskoj slobodnoj zoni u Solunu, čime su pravno formulirana prava Srbije na tu zonu. Konvencija je, istina, pretežno izražavala grčko gledište. Međutim, uslijed ratnih prilika Grčka konvenciju nije ratificirala. Srbija kao ratujuća stranka nije mogla uopće koristiti ovu zonu. Odredbe Konvencije nisu tako došle do praktične primjene. Premda je iste godine 1914. Srbija sklopila i sa Turskom sporazum u vezi olakšica tranzita svoje robe preko Soluna, to su ne samo Balkanski ratovi, već i razlike u gledištima između zainteresiranih strana ometale ekonomski razvitak Srpske slobodne zone u Solunu tako, da sporazumi i sa Grčkom i sa Turskom nisu imali jačeg praktičnog značaja. Kako zbog Prvog svjetskog rata ova Konvencija nije bila ratificirana, to do ekonomskog oživotvorenja Srpske slobodne zone u Solunu uopće nije ni došlo.

II.

I poslije Prvog svjetskog rata nastala je potreba da se našoj vanjskoj trgovini otvore novi putovi bilo preko naših jadranskih luka, bilo posredovanjem tuđih luka, koje pripadaju našim susjedima. Grčka je još na osnovu Srpsko-francuskog sporazuma iz 1917. god. bila pristala na otvaranje t. zv. **Privremenog biroa za oslobodenje od carina** u Solunu. Ali ratno stanje, koje je potrajalo u Grčkoj sve do 1923. god. znatno je otežavalo jugoslavenski tranzit rekvizicijama, taksama i sl. tako, da se do tada na uspostavljanje Slobodne lučke zone u Solunu nije ni pomišljalo. Stara Jugoslavija nije bila voljna ratificirati Konvenciju iz 1914. god. pošto je smatrala da je ona bila donijeta pod pritiskom bojazni od zahtjeva Dvojne monarhije.

Poslije duljih pregovora između stare Jugoslavije i Plastirasove Grčke sklopljena je 10. svibnja 1923. god. nova **Konvencija o Srpskoj slobodnoj zoni u Solunu** (Convention conclue entre le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et le Royaume de Grèce pour régler le transit par voie de Salonique). Premda je ta Konvencija stupila na snagu 1924. god., stara je Jugoslavija slobodnu lučku zonu u Solunu kao svoju carinsku oblast počela koristiti istom 1925. odnosno jače 1929. god. zbog dotadašnjih smetnji, koje su izbile radi različitog tumačenja same Konvencije. Iz tadašnjeg razmjerno teškog međunarodno-političkog položaja Grčke proizlazi, da je ona pristala na osnivanje Jugoslavenske slobodne zone u Solunu i iz razloga, kako bi imala od svog sjevernog susjeda podršku na Lozanskoj konferenciji (1923. god.). Čim se je poboljšao ovaj međunarodni položaj Grčka je težila da što više ograniči pravne odredbe Konvencije, koje su po njenom mišljenju »vrijedale« grčki suverenitet. Jugoslavija je pak smatrala, da zona nema nikakvog efikasnog učinka, ako joj i u tehničkom pogledu ne budu date takve garancije, koje će osigurati stanovite privilegije po slobodni ekonomski razvitak te zone. Uslijed ovih »idejnih« razmimoilaženja u primjeni odredaba Konvencije, jugoslavenska je privreda u poslijeratnim godinama pretrpjela velike štete zbog stava i postupaka prema izvozu i uvozu naše robe preko Soluna. Međutim, 17. kolovoza 1927. god. general Papagos, tadašnji predsjednik grčke Vlade sklopio je sa Jugoslavijom Atensku konvenciju, u kojoj su bili priznati naši zahtjevi, ali je uskoro uslijedio pad njegove Vlade i stvar sa slobodnom lučkom zonom je bila vraćena na mrtvu

točku. Grčka je, naime, osporavala pravnu snagu ove Konvencije. Istom godinu dana kasnije 10. kolovoza 1928. god. t. zv. Beogradskim protokolom riješena su osnovna sporna pitanja Jugoslavenske slobodne zone. Željeznička pruga Solun - Đevđelija ostaje pod grčkom upravom; zona će služiti isključivo jugoslavenskom tranzitu; pravo kabotaže se isključuje; sanitarni pregled brodova i posade vrše u zoni grčki lučki organi. Sporna tehnička pitanja lučke, carinske, željezničke, ptt. i sanitarno-veterinarske službe u slobodnoj zoni riješena su posebnim Protokolima od 17. ožujka 1929. god., kojima je definitivno bio utvrđen pravni život slobodne lučke zone u Solunu. U Ženevi između 2 zemlje — Grčke i Jugoslavije — bila su potpisana 4 Protokola i to: 1). Protokol A o željezničkoj službi, 2). Protokol A 2 o ptt. službi, 3). Protokol B o veterinarskoj službi i 4). Protokol C o carinskoj službi. Ovim je protokolom bilo konačno uz Konvenciju regulirano kako pravno, a tako i tehničko funkcioniranje naše slobodne lučke zone u Solunu. Time su nakon više od 15 godina diplomatske borbe bile uklonjene nesuglasice, a zona je dobila svoj pravni, ekonomski i tehnički status. Od tada istom datira Jugoslavenska slobodna zona u Solunu sa jačim ekonomskim značajem kao naša izvozno-uvozna luka Egejskog mora.

Po ovoj Konvenciji, koja je i **danas na snazi**, stara je Jugoslavija najprije dobila od Grčke pravo na isključivu upotrebu jedan dio solunske luke (»Zone Libre Yougoslave«) u veličini od cca 94.000 m², od čega otpada 52.000 m² na kopno i 42.000 m² na more. Samo pak tehničko uređenje ove zone i njeno eksploatiranje bilo je u uskoj vezi sa ugovorom, kojeg su Jugoslavija i Grčka bile zaključile sa t. zv. francuskim »Društvom pristaništa — Solun«. (Jugoslavija je za to kasnije dobila ovlaštenje od Grčke). Pristanak ovoga Društva na eksproprijaciju bio je potreban, jer je isto bilo god. 1905. dobilo koncesiju (do 1945. god.) od grčke Vlade za isključivu izgradnju i eksploataciju cijele Solunske luke (čl. XI. Konv.). Grčka je ustupila Jugoslaviji na 50 godina (do 1973. god. s tim, da se taj rok može i produžiti) u solunskoj luci određeni prostor (cca 94.000 m²), koji se sastoji iz 3 dijela i to od a) francuskog gata sa skladištima, silosima i pomoćnim prostorijama; b) od slobodnog terena i c) od morske površine (čl. I. Konv.). Bazen Jugoslavenske slobodne zone (širok oko 400 m, dug oko 200 m i dubok u blizini gata 7 m) smješten je između 2 gata, od kojih je zapadni gat u dužini od 180 m operativne obale uključen u našu zonu. Ovaj je gat po kapacitetu toliki, da bi pri potpunoj svojoj eksploataciji mogao primiti izvozno-uvozni promet od cca 80.000 tona robe. Prostor slobodne zone je pod jugoslavenskom carinskom upravom i namijenjen je isključivo potrebama Jugoslavije. Slobodna zona je, inače, sastavni dio grčkog teritorija. U pogledu samouprave podčinjena je grčkom suverenitetu. Radi poduzimanja redarstvenih i sudskih mjera zona je podvrgnuta komandantu solunske luke, radi čega je on jedini i ovlašten da u slučaju potrebe uđe u zonu (čl. II. i IV. Konv.).

Prema odredbama Konvencije i njenih dodatnih Protokola garantirana je potpuna sloboda jugoslavenskom tranzitu u zoni, iz zone i u zonu, ali je Direkcija zone obavezna radi evidencije i kontrole brodskog prostora podnositi grčkim lučkim i carinskim organima kopije brodskog manifesta s najopćenitijim podacima bez oznake sadržaja (čl. IV. Konv. i čl. 9 Prot. C). Na robu, koja se tranzituje preko zone ne mogu se naplaćivati nikakve takse, carine, porezi, razne dace i sl. u korist grčke države ili solunske općine (čl. V. Konv. i čl. 11 Prot. C). U prometu između slobodne zone i naše granice roba se plombira uz carinski list (čl. 8 Prot. A i čl. 3 i 6 Prot. C). Sve carinske manipulacije vrše se po našim propisima. Iz slobodne zone roba se može izvoziti i na grčki teritorij kao i obr., ali se pritom moraju ispuniti one carinske for-

malnosti, koje vrijede za ulaz u Grčku. Pošto je slobodna zona dio solunske luke, to su i prava naše lučke službe u njoj ograničena. Tako navigacioni pregled brodova, koji dolaze u slobodnu zonu i odlaze iz iste, vrše grčki lučki organi, a dozvolu za pristajanje — davanje slobodnog saobraćaja — izdaje komandant solunske luke, koji se brine i o općem redu u luci, dakle i u zoni. Ostale poslove u slobodnoj zoni vrše naši lučki organi u suglasnosti s komandantom solunske luke (čl. IV. Konv.).

Ovom se je Konvencijom Grčka obavezala, da sa svoje strane ne će činiti nikakve smetnje našem tranzitu ma kakva roba bila u pitanju (čl. V. i IX. Konv. i čl. 4 Prot. C). Inače tranzit, odvijao se on kopnom ili morem, oslobođen je svih dažbina, a tranzitne formalnosti svedene su na najmanju mjeru (čl. 6 Prot. C). Visinu naknade za pojedine usluge i poslove, koji se obavljaju u slobodnoj zoni (na pr. takse za upotrebu postrojenja, lučke naknade, skladišne takse i sl.) utvrđuje tarifom Direktor slobodne zone, a naplaćuje se u korist naše zemlje (čl. IV. Konv.). Jugoslavija ima pravo na svoja skladišta, elevatore, kolosjeke i dr. i oslobođena je plaćanja izdataka za smještaj svoje robe i svog osoblja.

Naši su pogranični prelazi Đevdelija na glavnoj pruzi Niš-Skoplje-Solun i Kenali na pruzi Bitolj-Solun (čl. 1 Prot. A). Na našoj pograničnoj stanici Đevdelija ustupljene su potrebne prostorije grčkom carinskom, željezničkom i policijskom osoblju kao i slobodna upotreba staničnog uređaja. Transport robe, uzajamna upotreba kola i sloboda tranzita na tim prugama odvija se na bazi međunarodnih konvencija — Bernske, Streske i Barcelonske (čl. 3 i 7 Prot. A). Obje zemlje sporazumno utvrđuju na tim prugama: redove vožnje međunarodnih i direktnih vlakova; skraćeni postupak na prijevoz robe i putnika; sporazumno

izmjenjuju vagon, poduzimaju sanitarne mjere, izmjenjuju izvještaje o lokalnoj tarifi, vožnji, propisima i t. d. (čl. 9 i 10 Prot. A). Željeznička direkcija svake zemlje po utvrđenoj tarifi vrši obračun i naplatu za prijevoz robe i putnika kroz svoj dio pruge. Kako naša slobodna zona nema svoje željezničke stanice, već samo ranžirnu, to ona prima od Željezničke stanice Solun vagon, koji su upućeni u zonu, a predaje joj vagon, koji se iz zone upućuju u našu zemlju.

Jugoslavija je ovlaštena, također, izgraditi u svojoj slobodnoj zoni i ptt. stanicu radi povezivanja sa istom (čl. 1—4 Prot. A 2).

Transport stoke, živine, mesa i sl. iz naše zemlje u slobodnu zonu i obr. podvrgnut je isključivo našoj sanitarno-veterinarskoj službi. Ukoliko se pak pojavi na području slobodne zone ili van nje stočna zaraza, to ovu uklanjaju sporazumno i naši i grčki veterinarski organi (čl. 1—6 Prot. B).

Roba, koja se upućuje iz naših pograničnih stanica u slobodnu zonu i obr. smatra se kao tranzitna roba sa znatnim olakšicama (čl. 2 i 5 Prot. C). Brodovi, koji dolaze iz inozemstva u slobodnu zonu mogu pristajati u istoj, kao i brodovi, koji odlaze iz ove zone za inozemstvo mogu započeti iskrcaj odnosno ukrcaj, nakon što dobiju slobodan saobraćaj, bez predhodne prijave, kontrole ili nadzora grčkih lučkih, carinskih ili dr. organa (čl. IV. Konv. i čl. 8 i 9 Prot. C). Ukoliko bi se rijeka Vardar osposobila za plovidbu, odredbe ove Konvencije primjenjivale bi se i na taj riječni tranzit (čl. 10 Prot. C). Analogno će se primjenjivati ove povlastice i za transport robe i prijevoz putnika (danas projektiranim) autoputom Beograd—Solun.

(Nastavit će se)