

längst verwirkt, Norwegen daher berechtigt, die Bouvet-Insel als terra nullius für sich zu okkupieren <sup>20)</sup>).

Zu demselben Ergebnis gelangt man, wenn man die von Fauchille vertretene Lehre, daß bei Polargebieten eine occupation d'exploitation genügt, auch schon auf diese Fälle anwenden will. Es ist nichts darüber bekannt geworden, daß England die Insel, wenn auch nur vorübergehend, wirtschaftlich tatsächlich ausgebeutet hat.

## 2. Die jugoslawische Freizone in Saloniki.

Dr. Georg Lubenoff.

Die jugoslawische Freizone in Saloniki ist als Folge der Verteilung des eroberten Landes entstanden, das Serbien und Griechenland in den beiden Balkankriegen — gegen die Türkei und gegen Bulgarien — gewonnen hatten. Der Bündnisvertrag von 1913 zwischen Serbien und Griechenland durch den sie geschaffen worden ist, hat die Rechtslage nicht erschöpfend geregelt. Art. 7 dieses Vertrages <sup>1)</sup> gewährt dem serbischen Handel über den griechischen Hafen Saloniki alle nötigen Erleichterungen. Auf der Grundlage dieser Bestimmung ist das Abkommen vom 10. Mai 1914 zustande gekommen. Danach überließ Griechenland an Serbien eine Landfläche am Ufer des Hafens von Saloniki auf eine Zeitdauer von 50 Jahren. Dieser, Serbien zur Verfügung gestellte Teil des Hafens Saloniki, der dem serbischen Transithandel dienen sollte, wurde seiner Größe nach nicht festgestellt; dies sollte vielmehr später in gegenseitigem Einvernehmen geschehen. Vorläufig wurde nur bestimmt, daß dieser Teil alle Anlagen der Hafengesellschaft von Saloniki und alle Bauten, die für den Transit zu errichten sind, umfassen sollte<sup>2)</sup>. Hoheitsrechtlich gehörte diese Serbien eingeräumte Fläche zum griechischen Territorium und war den Gesetzen und Anordnungen des griechischen Staates unterworfen. Die Ver-

<sup>20)</sup> England hat sich immer auf diesen Standpunkt gestellt, wie unter anderem auch die Tatsache zeigt, daß es bei der schon erwähnten Abgrenzung der Falkland Dependencies Territorien, die von Franzosen in den Jahren 1835, 1904/05 und 1908/10 entdeckt und in Besitz genommen waren, einbezog. So Raestad a. a. O., S. 57; vgl. auch Jèze, Etude théorique et pratique sur l'occupation comme mode d'acquérir les territoires en droit international, 1896, S. 69, der in solchen Fällen Dereliktion annimmt; ferner Westlake a. a. O., S. 111; Oppenheim a. a. O., S. 386.

<sup>1)</sup> «Sa Majesté le Roi des Hellènes s'engage à ce que son Gouvernement donne toutes les facilités nécessaires et garantisse pour une période de cinquante ans la pleine liberté du commerce d'exportation et d'importation serbe par le port de Salonique et les lignes de chemin de fer de Salonique vers Skopie et Monastir. Cette liberté sera aussi large que possible, pourvu seulement qu'elle soit compatible avec l'exercice plein et entier de la souveraineté hellénique.

Une convention spéciale sera conclue entre les deux hautes parties contractantes dans le délai d'un an à partir d'aujourd'hui pour régler en détail l'application de cet article.» (Strupp, Documents pour servir à l'histoire du droit des gens. Tome II, Berlin 1923, S. 64.)

<sup>2)</sup> Art. 1.

waltung sollte gleichfalls griechisch sein<sup>3)</sup>. Die Benutzung der Einrichtungen, die zum Zwecke des Transits geschaffen werden sollten, sowie jede Tätigkeit innerhalb dieser Einrichtungen hinsichtlich der Pflege des Viehs und Geflügels, sowie die Sorge für alle Transitwaren blieben den Angestellten der privaten Organisationen, die von ihnen Gebrauch machen würden, überlassen. Jede Einmischung griechischer Zollbeamter war nach dem Abkommen ausgeschlossen<sup>4)</sup>. Für die Erfordernisse des Transithandels war von Griechenland in der freien Zone ein Telegraphen- und Telephonbüro mit direkter Verbindung nach Serbien einzurichten, dessen Beamte von Griechenland zu ernennen waren; sie sollten der serbischen Sprache mächtig sein<sup>5)</sup>. In Art. 17 des Abkommens wurde die Art und Weise der Regelung aller in Zusammenhang mit der freien Zone entstandenen Streitigkeiten bestimmt; sie sollten einem Schiedsgericht vorgelegt werden, das mit einem serbischen, einem griechischen und einem Staatsangehörigen eines befreundeten Staates zu besetzen war. Letzterer sollte nach Vereinbarung beider Länder ernannt werden.

Der Transitverkehr umfaßte nach dem Abkommen alle Arten von Waren; Ausnahmen waren nur zulässig für diejenigen, für welche ein Staatsmonopol bestand oder später geschaffen werden sollte. Beschränkungen waren nur im Hinblick auf die öffentliche Sicherheit und aus sanitäts- oder veterinärpolizeilichen Gründen, sowie im Ausnahmefalle für Kriegsmaterial gestattet. Letztere Einschränkung wurde jedoch durch ein Geheimprotokoll zu demselben Abkommen aufgehoben. Die Gründe für die Geheimhaltung dieses Protokolls liegen in der Befürchtung Griechenlands, Österreich-Ungarn, dem es durch Vertrag Meistbegünstigung eingeräumt hatte, werde dieselben Rechte wie Serbien beanspruchen<sup>6)</sup>:

Von einer freien Zone Serbiens in Saloniki war in beiden Dokumenten noch keine Rede. Zu einer Durchführung des Abkommens ist es nicht gekommen. Während des Weltkrieges, im Jahre 1917, ist zwar in Saloniki ein serbisches Zollamt auf Grund einer Vereinbarung zwischen Vertretern Serbiens, Griechenlands und der alliierten Armee (einem Franzosen) eingerichtet worden<sup>7)</sup>; dies steht jedoch in keinem Zusammenhang mit dem früheren Vertrag und mit dem Abkommen über den serbischen Transithandel durch Saloniki und kann daher hier außer Betracht bleiben.

Infolge der nach dem Weltkriege wesentlich veränderten Umstände ist die Frage des serbischen Transithandels in Saloniki durch das Abkommen vom 10. Mai 1923 von neuem geregelt worden. Nach diesem Abkommen wird die Größe der dem Königreich der Serben-Kroaten-

3) Art. 2.

4) Art. 3.

5) Art. 6.

6) Vilimanovitch, M., *Zone libre serbe à Salonique*, Paris 1926, p. 51.

7) Panagiotis B. Dertilis, *La zone franche de Salonique et les accords gréco-yougoslaves*, Paris 1928, Annexe I.

Slowenen einzuräumende Hafenfläche auf 94000 Quadratmeter festgesetzt, die als serbische Freizone bezeichnet worden ist. In Artikel 2 und 4 dieses Abkommens ist erneut betont, daß die serbische Freizone einen untrennbaren Bestandteil des griechischen Territoriums darstelle und den Gesetzen und ganz allgemein der Souveränität Griechenlands unterworfen bleibe, insbesondere was die Ausübung der polizeilichen und gerichtlichen Befugnisse anlange. Die Freizone wird indessen als serbisches Zollgebiet betrachtet und ist den serbischen Zollbehörden unterstellt. Alle Beamte werden von der serbischen Regierung ohne jede Mitwirkung Griechenlands ernannt. Die serbische Regierung übermittelt der griechischen lediglich eine Liste der Ernannten. Die Verwaltung der Zone, ausgenommen die Justiz- und Polizeiangelegenheiten liegt einem serbischen Beamten mit der Kompetenz eines Hafenskapitäns ob. Dieser steht unter der Kontrolle des griechischen Hafenkommendanten von Saloniki, der die Zone nur zur Feststellung von Gesetzesverletzungen, welche das Eingreifen der griechischen Polizei- und Justizbehörden nach sich ziehen, betreten darf. Neben dieser serbischen Freizone ist in dem Abkommen (Art. 8) auch von der eventuellen Errichtung einer anderen Freizone<sup>8)</sup> die Rede; hierdurch dürfen aber in keinem Falle die durch das Abkommen anerkannten Rechte Serbiens beeinträchtigt werden. Nach Art. 12 ist als Schiedsgericht für die entstandenen Differenzen der Ständige Internationale Gerichtshof vorgesehen.

Stellt man das Abkommen von 1923 dem von 1914 gegenüber, so sieht man, daß es eine Erweiterung der Rechte Serbiens im Hafen von Saloniki herbeigeführt hat. Während man in dem Abkommen von 1914 nur von Erleichterungen, die dem serbischen Transithandel zu gewähren sind, spricht, ist in dem von 1923 schon von einer freien Zone Serbiens die Rede. Daß man unter diesen zwei Ausdrücken verschiedene Dinge verstanden hat, geht aus dem Artikel 9 des Abkommens von 1914 hervor, wo es heißt, daß Serbien alle Privilegien und Vergünstigungen genießen wird, die einem dritten Staate eingeräumt werden oder sich aus der Errichtung einer freien Zone ergeben. Es ist dort auch bestimmt, daß im Falle der Errichtung einer freien Zone die für den serbischen Transithandel abgegrenzte Fläche in der freien Zone eingeschlossen und unter ihr Regime gestellt wird, jedoch unter ausdrücklicher Aufrechterhaltung der schon erworbenen Rechte Serbiens. Der freie Transit für alle Arten von Waren, der durch das Geheimprotokoll von 1914 unbeschränkt anerkannt wurde, ist jetzt in dem Abkommen von 1923 offen durchgeführt worden.

Die vier Protokolle zu letzterem Abkommen stellen die Regeln

<sup>8)</sup> Durch Gesetz Nr. 390 vom 17. November 1914 hat das griechische Parlament die Errichtung dieser Freizone bestimmt. Erst am 28. September 1915 wurden ihre Grenzen durch Erlaß festgelegt, ohne daß sie in Betrieb gesetzt wurde. Vom 19. Oktober 1925 funktioniert sie unter dem Namen griechische Freizone zum Unterschied zur jugoslawischen. Sie beschränkt sich nicht auf ein einzelnes Land, sondern steht allen Ländern zur Verfügung.

für den Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Telephondienst sowie für die tierärztliche Überwachung und den Zolldienst der freien Zone auf.

Das Protokoll über den Eisenbahndienst macht beiden Staaten zur Pflicht, außer für den fahrplanmäßigen Zugverkehr auch dafür Sorge zu tragen, daß genügend Güterzüge zur Verfügung gestellt werden, um eine Verzögerung in der Beförderung der Waren zu vermeiden. Dafür sind gewisse Fristen gesetzt: für Eilgut wie Geflügel und Vieh 12 Stunden, für alle anderen Warenarten 36 Stunden. Zur Erleichterung des Verkehrs versprechen sich beide Parteien gegenseitige Hilfe durch Ausleihen der verfügbaren Leerwagen. Hat die griechische Eisenbahn nicht die genügende Anzahl von Wagen oder Lokomotiven zur Verfügung und ist sie außer stande, die Güterzüge zu befördern, dann ist der Bahnvorstand von Saloniki verpflichtet, sich sofort an die serbischen Behörden der freien Zone zu wenden und durch serbisches Personal und serbische Lokomotiven die Züge befördern zu lassen. Für den Transit ist jede Formalität abgeschafft, außer dem Plombieren der geladenen Wagen und ihrer Nachprüfung an der Endstation. Von serbischer Seite wird nur ein Verzeichnis der Wagen an die griechische Behörde abgegeben.

In bezug auf Post, Telegraph und Telephon stellt das Protokoll A 2 eine Erweiterung zugunsten Serbiens dar. Während das Abkommen von 1914 die Errichtung eines Büros seitens Griechenlands mit griechischen Beamten vorsah, gestattet das von 1923 die Errichtung eines eigenen serbischen Büros unter serbischer Administration. Die Ausgaben hierfür sind von Serbien zu bestreiten. Es soll nur den Erfordernissen des Verkehrs der serbischen Zone mit Serbien selbst dienen.

Das Protokoll B sichert für den Transport serbischer Tiere freien Durchgang durch das griechische Territorium ohne jede tierärztliche Untersuchung oder Beobachtung. Nur im Falle einer Viehseuche setzen sich die Behörden beider Staaten miteinander in Verbindung, um ihre Bekämpfung zu ermöglichen und zu erleichtern.

Das Protokoll C regelt das Zollregime. Die Transitwaren werden in keinem Falle von den griechischen Zollbeamten kontrolliert. Nur wenn die vorgeschriebene Plombierung unmöglich ist, wie z. B. bei Viehtransporten bleiben die Wagen bis zur Grenzstation unter griechischer Aufsicht.

Trotz Einräumung weitgehender Rechte blieb Jugoslawien<sup>9)</sup> anscheinend unbefriedigt. Am 15. Juli 1923 erreichte eine serbisch-kroatisch-slowenische Gruppe, das nationale Eisenbahnsyndikat, unter Garantie der jugoslawischen Regierung den Abschluß eines Vertrages mit der Orient-Eisenbahngesellschaft (Compagnie des chemins de fer orientaux), auf Grund dessen letztere all ihre Rechte und Ansprüche auf die Eisenbahnlinie Saloniki—Djewdjelie auf die erstere übertrug<sup>10)</sup>. Hier tritt die Absicht der jugoslawischen Regierung, Eigentümerin

<sup>9)</sup> Von hier an, der Einfachheit halber, ist das Königreich der Serben-Kroaten-Slowenen mit Jugoslawien, wie das Land seit 1929 heißt, bezeichnet.

<sup>10)</sup> Dertilis, S. 41; Vilimanovitch, S. 91 f.

dieser Bahnlinie zu werden und über sie nach eigenem Willen zu verfügen, deutlich zutage. Diese Haltung Jugoslawiens fand zunächst keine freundliche Aufnahme in Griechenland. Jugoslawien hielt jedoch an seinen Plänen fest und machte die Regelung dieser Frage zum Prüfstein seiner politischen Beziehungen zu Griechenland überhaupt. Um einen Druck auszuüben, kündigte es den Bündnisvertrag von 1913, der schon 1923 abgelaufen war, aber stillschweigend von beiden Staaten als noch in Geltung befindlich betrachtet wurde<sup>11)</sup>. Dies ist denn auch anscheinend nicht ohne Wirkung geblieben. Die Diktatur des Generals Pangalos hat ein Entgegenkommen Jugoslawien gegenüber in der Frage der freien Zone als den Interessen Griechenlands entsprechend, und die Jugoslawien einzuräumenden Konzessionen als gleichwertig mit den von Jugoslawien gewährten Vorteilen angesehen. So kam es 1927 zum Abschluß eines neuen Abkommens. Durch den wenige Tage nach der Unterzeichnung erfolgten Sturz des Diktators in Athen ist die Durchführung des Abkommens verhindert worden. Die neue griechische Regierung weigerte sich, ihre Zustimmung zu dem von der diktatorischen Regierung abgeschlossenen Abkommen zu geben und leitete neue Verhandlungen mit Jugoslawien ein. Dieses aber beharrte hartnäckig auf der Durchführung des neuen Abkommens, und so wurde die griechische Regierung gezwungen, das Abkommen dem Parlament zur Ratifizierung vorzulegen. Dieses verwarf das Abkommen. In der Tat gingen die in ihm gewährten Zugeständnisse an Jugoslawien so weit, daß es die freie Zone in Saloniki als eigenen Hafen in seine ausschließliche Verwaltung bekam. Die Eisenbahnlinie Saloniki—Djewdjelie sollte Kondominium beider Staaten werden. Griechenland verpflichtete sich ferner, alle von Jugoslawien mit anderen Staaten hinsichtlich der Benutzung der freien jugoslawischen Zone etwa geschlossenen Verträge anzuerkennen<sup>12)</sup>. Das bedeutet eine Konkurrenz für den griechischen Teil des Hafens und für die 1925 errichtete sogenannte griechische, freie Zone in Saloniki und hätte sicher deren Lahmlegung zur Folge gehabt.

Nach der Verwerfung des Pangalosabkommens durch das Parlament versuchte die griechische Regierung neue Verhandlungen in Belgrad auf Grund des Abkommens von 1923 anzuknüpfen. Diese führten zu Belgrader Protokollen vom 11. Oktober 1928, auf Grund deren am 17. März 1929 in Genf eine Reihe weiterer Protokolle<sup>13)</sup> abgeschlossen wurden, die auf dem Abkommen von 1923 beruhen. Diese letzteren sind als Protokolle zur Anwendung des Abkommens vom 10. Mai 1923

<sup>11)</sup> Moschopoulos, N., Das Freizonen-Abkommen mit Südslawien. Wirtschaftsdienst 1928, Heft 47, S. 1947 ff.

<sup>12)</sup> Moschopoulos, N., ebenda.

<sup>13)</sup> *Protocole du Service du Port ayant pour but de préciser la manière d'appliquer les dispositions de la Convention du 10 mai 1923, concernant la Zone Libre Serbe à Salonique; Protocole concernant le Service Ferroviaire usw.; Protocole du Service Douanier usw.; Protocole du Service des Postes, Télégraphes et Téléphones usw.; Protocole du Service Vétérinaire usw.; Protocole Final und Protocol concernant le règlement des réclamations financières relatives à la ligne Salonique-Djewdjelie (frontière).*

bezeichnet. Die Bestimmungen des Abkommens, die durch die betreffenden Protokolle keine Modifizierung erfahren haben, bleiben daher in Kraft. Vieles wird jedoch wiederholt, da man sich vermutlich vor unrichtiger Auslegung gegenseitig schützen wollte. So ist wieder betont worden, daß die freie jugoslawische Zone unter dem Hoheitsrecht Griechenlands steht, und zwar, daß für alle Angelegenheiten hinsichtlich der Polizei und Justiz die griechischen Behörden zuständig sind. Außerdem hat Jugoslawien kein Recht, Flaggen und andere Staatselemente in der Zone zu gebrauchen<sup>14)</sup>. In Art. 10 des Protokolls über den Hafendienst ist den jugoslawischen Behörden ausdrücklich untersagt, polizeiliche Akte, irgendwelcher Art, sei es auf dem Lande, sei es auf dem Meere oder auf dort stationierten Schiffen, Transportkähnen, Booten usw. vorzunehmen; diese sind ausschließlich den griechischen Behörden vorbehalten. Die jugoslawischen Behörden sind angewiesen, sich an diese zu wenden, um im Notfalle ihre Hilfe zu verlangen. Nur wenn Personen auf frischer Tat ertappt werden oder sich ohne Erlaubnis in der freien Zone aufhalten, können die jugoslawischen Behörden polizeilich einschreiten. Trotz dieser Unterstellung der jugoslawischen Freizone unter die Polizeigewalt der griechischen Behörden bleibt die Zone bei normalem Verlauf der Dinge vor jeder Einmischung geschützt. Der Hafenkommendant von Saloniki ist, wie früher, allein befugt, die jugoslawische Zone amtlich zu betreten und nach seinem Ermessen im Notfalle die anderen Polizei- und Justizbehörden anzurufen. Ergänzend wurde die Bestimmung hinzugefügt, daß während der Abwesenheit des Hafenkommendanten sein Vertreter hierfür zuständig ist. Sonst bleibt die Zone unter der Leitung der jugoslawischen Behörde, an deren Spitze der schon erwähnte Hafenkaptän steht, der der Kontrolle des griechischen Hafenkommendanten unterstellt ist. Für die Ausübung der Verwaltung innerhalb der Freizone wird ein Reglement von der jugoslawischen Behörde ausgefertigt und dem Hafenkommendanten vorgelegt. Dieser ist berechtigt, Änderungen innerhalb eines Monats zu verlangen, wenn das Reglement nicht mit der allgemein bestehenden Hafenordnung in Einklang steht und dadurch die geordnete Abwicklung des Verkehrs im Hafen zu beeinträchtigen droht. Hinsichtlich des Transithandels bleibt die Zone jugoslawisches Zollgebiet mit eigenen Einrichtungen für Post, Telegraph und Telephon und wird von jugoslawischen Beamten verwaltet. Die Bestimmung des Abkommens von 1923 über die Ernennung der Beamten hat durch Art. 12 des Protokolls über den Hafendienst eine Beschränkung erfahren. Während nach dem Abkommen von 1923 Jugoslawien die volle Freiheit bei der Auswahl der Beamten hatte und nur eine Liste mit ihren Namen der griechischen Regierung übermitteln sollte, sind jetzt dieser Auswahl Schranken gesetzt. Die Sicherheitsbeamten der freien Zone dürfen

<sup>14)</sup> Art. 6 des Schlußprotokolls. «a) Etant donné qu'aux termes de l'Art. 2 de la Convention du 10 mai 1923, la Zone Libre Serbe fait partie intégrante du territoire hellénique, il est entendu qu'aucun usage ne pourra être fait dans ladite Zone du Pavillon ou de tous autres emblèmes nationaux du Royaume Serbe-Croate-Slovène.»

nicht der jugoslawischen Armee oder Marine angehören; auch nicht deren Uniform tragen.

Es ist ferner von neuem betont worden, daß die jugoslawische Zone ausschließlich für den jugoslawischen Transithandel zur Verfügung steht, nicht aber für den anderer Staaten und nicht für Beförderung von Reisenden. Wenn ein Passagierdampfer unter besonderen Umständen in der freien Zone ankern sollte, so unterstehen die Reisenden der allgemeinen griechischen Kontrolle und müssen eine bestimmte Kontrollstelle passieren. Dem Telegraphen- und Telephonbüro ist untersagt, sich der drahtlosen Telegraphie oder des drahtlosen Telephonverkehrs zu bedienen. Für die Verständigung mit den Schiffen sind nur Morsezeichen zu gebrauchen. Ferner darf das Büro nur den Erfordernissen des Verkehrs der Freizone mit Jugoslawien selbst dienen. Mit dem Verbot der Verwendung von drahtlosem Telegraphen- und Telephondienst sowie durch die Beschränkung bei der Auswahl der Sicherheitsbeamten der Freizone ist jeder Versuch Jugoslawiens, aus der Freizone einen Kriegshafen zu machen, unmöglich gemacht worden. Was die Beförderung der Waren zu Wasser und zu Lande betrifft, so sind Regeln vorgesehen worden, die jede Einmischung von der griechischen Behörde ausschließen. Damit ist Jugoslawien die Beförderung und das Geheimhalten jeder Art von Waren ermöglicht. Es wird dafür gesorgt, daß die vorgesehenen Formalitäten nicht die Beförderung erschweren oder verspäten. Die Benutzung von jugoslawischen Lokomotiven und jugoslawischem Eisenbahnpersonal ist von neuem durch Präzisierung der Verantwortlichkeit der gemeinsam beteiligten Beamten der beiden Länder geregelt worden.

Die Bestimmungen über den Zolldienst sind unverändert geblieben, mit Ausnahme derjenigen über die Nahrungs- und Futtermittel, die zum Verbrauch für das Personal der freien Zone und für das beförderte Vieh bestimmt sind. Nahrungsmittel, die zum Verbrauch innerhalb der freien Zone dienen, sind wieder zollfrei geblieben, während die Futtermittel für das Vieh jetzt anscheinend ausgenommen sind und verzollt werden sollen. Dafür sind aber die Hauseinrichtungen der jugoslawischen Beamten zollfrei, jedoch nur soweit sie innerhalb der freien Zone bleiben. Die unklare Bestimmung<sup>15)</sup> des Abkommens von 1923, die alle Waren zur »Manipulation« in der freien Zone zollfrei erklärte, ist so ausgelegt worden, daß »Manipulation« nicht in dem Sinne einer Verarbeitung verstanden werden darf<sup>16)</sup>. Dadurch wird verhindert, daß die jugoslawische Freizone in eine Industriezone verwandelt wird.

<sup>15)</sup> ... Le Gouvernement Hellénique prend l'engagement de n'apporter aucune entrave à ce transit, quelle que soit la nature des marchandises transitées. Ce travail ne sera soumis à aucune espèce de contribution, sous n'importe quelle dénomination ou forme, de la part de l'Etat Hellénique ou de la municipalité de Salonique. Au même traitement seront soumises les marchandises *manipulées* dans la zone.

<sup>16)</sup> Art. 3 des Schlußprotokolls «... La manipulation dont traite l'Article 5 de la Convention du 10 mai 1923 est entendue dans le sens technique du terme et n'implique nullement la fabrication.»

Die Bestimmungen über die Eisenbahn sind grundsätzlich dieselben wie im Abkommen von 1923 geblieben. Die Befugnisse, die das Abkommen Pangalos Jugoslawien einräumte, sind weggefallen. Somit sind auch die Bestrebungen Jugoslawiens, das Eigentum der Eisenbahnlinie Saloniki—Djewdjelie zu erlangen, gegenstandslos geworden. Die wirtschaftlichen Vorteile aus dem Besitz der Eisenbahnlinie haben sich nach dem Mißlingen der angestrebten politischen Vorteile Jugoslawien anscheinend nicht besonders verlockend gezeigt. Ein Protokoll desselben Datums (17. März 1929) überträgt alle Rechte des jugoslawischen Eisenbahnsyndikats der Eisenbahnlinie Saloniki—Djewdjelie der griechischen Regierung gegen Zahlung von 20 000 000 französischen Franken (Papierfranken).

\* \* \*

Um die Rechtslage richtig zu erfassen, ist es erforderlich, die gesamten Umstände der Entstehung und Entwicklung der ganzen Frage einer näheren Betrachtung zu unterwerfen. Denn es ist für einen Uneingeweihten schwer verständlich, wie eine Frage, die offensichtlich endgültig geregelt schien, immer wieder aufgerollt wurde. Schriften von serbischer und griechischer Seite haben sehr wenig zur Aufklärung der Frage und noch weniger zur Erörterung der Rechtslage beigetragen, denn sie sollten mehr der politischen Tendenz ihrer Länder als einer unparteiischen Stellungnahme zu dem Problem dienen<sup>17)</sup>.

Alle Schwierigkeiten, die im Zusammenhang mit dieser Frage entstanden sind, liegen nicht, wie man irrtümlich annehmen könnte, in den Verschiedenheiten der Auslegung oder Anwendung der geschlossenen Abkommen; wenn dies der Fall wäre, wäre nichts einfacher gewesen, als diese Differenzen einem Gericht zur Entscheidung vorzulegen, wie es schon in den beiden Abkommen von 1914 und 1923 vorgesehen wurde. Obwohl die Unstimmigkeiten in beiden Ländern sehr groß waren, hat keine Partei diesen Weg betreten. Die entstandenen Differenzen sind daher nicht in der Auslegung der geschlossenen Abkommen selbst, sondern in der Auslegung und Erfüllung des Vertrages von 1913<sup>18)</sup> zu suchen. Die Grundlinien dieses Vertrages sind, daß die beiden Parteien sich ihren Besitzstand gegenseitig garantieren und die Verpflichtung übernehmen, im Falle eines nicht provozierten Angriffs, sich gegenseitig mit ihrer gesamten militärischen Macht zu helfen und einen Frieden nur im beiderseitigen Einvernehmen zu schließen. Der Vertrag bezieht sich im einzelnen auf die Verteilung der von der Türkei eroberten Territorien bzw. auf die Verdrängung Bulgariens aus dem durch den Bündnisvertrag mit Serbien vom 29. Februar 1912<sup>19)</sup> ihm zuerkannten Gebiet und seine Verteilung zwischen Serbien und Griechenland und die gegenseitige Garantie. Weil damals die Parteien

<sup>17)</sup> Die schon erwähnten von Vilimanovitch und Dertilis.

<sup>18)</sup> Strupp, Documents usw., S. 63 ff.

<sup>19)</sup> Strupp S. 49 ff.

durch die politische Lage zu einer schnellen Einigung gezwungen waren, bezog man in den Vertrag auch Dinge ein, die erst durch die in der Entwicklung begriffenen Ereignisse gestaltet werden sollten. Die Bestimmung über den serbischen Transithandel gab gewissermaßen nur eine Anwartschaft für den Fall der Durchsetzung der gemeinsam verfolgten Ziele. Die Ansprüche Serbiens sollten insoweit befriedigt werden, als diese erreicht wurde. Es ist nicht außer acht zu lassen, daß die Größe dieser Ansprüche auch von der Bedeutung und von dem Maß der von der anderen Seite erwiesenen Dienste für die Realisierung der Anwartschaft und die weitere Aufrechterhaltung der geschaffenen Lage abhing. Dadurch sind die Schwierigkeiten entstanden. Man hat im Ergebnis Saloniki als Teil des griechischen Territoriums anerkannt, den Preis aber, den die Serben dafür bekommen sollten, hat man mit dem auslegungsbedürftigen Ausdruck »notwendige Erleichterungen und Freiheit für den serbischen Transithandel« gefaßt. Allem Anschein nach hat Griechenland die Absicht gehabt, diese Verpflichtung hauptsächlich durch die Errichtung einer Freizone in Saloniki zugunsten aller Nationen zu erfüllen. Als später Griechenland die Errichtung der serbischen Freizone nicht verweigern konnte, ist die Errichtung der sogenannten griechischen Freizone auch nicht ohne Rücksicht auf die serbischen Ansprüche geblieben. Man bemüht sich von griechischer Seite zu zeigen, daß durch die Errichtung der griechischen Freizone, die allen Ländern offen steht, die Bedürfnisse des serbischen Transithandels restlos befriedigt sind, und daß die Errichtung einer zweiten speziell serbischen Freizone überflüssig und gegenstandslos ist<sup>20)</sup>. Eine solche Auffassung teilt, wie die Tatsachen zeigen, Jugoslawien, das bereits zur Organisierung der eigenen Freizone übergegangen ist, nicht<sup>21)</sup>. Im Zusammenhang damit ist auch der Versuch gemacht worden, diese Zone nach einem Schema zu behandeln, wie wenn die Freizone ein völkerrechtliches Institut wäre, von dem man auch die Regelung der jugoslawischen Freizone ableiten könnte<sup>22)</sup>. Der Vertreter dieser Auffassung nimmt an, daß die jugoslawische Freizone einen besonderen völkerrechtlichen Fall darstelle, jedoch nur insoweit, als es sich um die Zurückweisung von Ansprüchen eines dritten Staates auf Grund einer Meistbegünstigungsklausel handele<sup>23)</sup>. Dafür stützt er sich auf die Praxis, die sich aus dem 1923 geschlossenen und seit 1926 in Kraft getretenen Abkommen über das Regime in den internationalen Meereshäfen und aus dem diesem Abkommen beigefügten Statut ergibt<sup>24)</sup>. Dies regelt allgemein die Behandlung der Handels- und Passagierschiffe in den fremden Häfen, zu denen naturgemäß auch die allen Staaten zur Verfügung gestellten Freizonen gehören. Für alle Schiffe wird gleiche Behandlung gewährt, wie für die des Heimatstaates oder eines

20) Vgl. Dertilis im ganzen.

21) Gesetz vom 10. Mai 1930 — Sluzbene Novine No. 105/1930.

22) Dertilis, S. 18.

23) Dertilis, S. 16 f.

24) Martens recueil 3. Serie, Bd. XIX, S. 250.

dritten. Von dieser Gleichbehandlung sind jedoch jene Freizonen ausgenommen, welche aus speziellen Gründen entstanden sind.

In Art. 15 des Statuts<sup>25)</sup> ist der Fall vorgesehen, daß, wenn ein Staat aus besonderen Gründen einem anderen Staat gewisse Rechte auf eine bestimmte Zone in einem seiner Häfen einräumt, um den Transithandel des betreffenden Staates zu erleichtern, sich kein Staat auf die Bestimmungen desselben Statuts berufen kann, um die Einräumung derselben Rechte für sich zu verlangen. Daß man gerade auch den Fall der jugoslawischen Zone in Saloniki bei der Fassung dieser Bestimmung im Auge gehabt hat, ergibt sich aus der Tatsache, daß diese Bestimmung in der Sitzung vom 4. Dezember 1923 auf Vorschlag der griechischen, jugoslawischen und tschechoslowakischen Delegierten angenommen worden ist, um deren Befürchtungen vor eventuellen Ansprüchen auf dieselben Rechte hinsichtlich der ihren Staaten gewährten Freizone zu zerstreuen<sup>26)</sup>. Aber eine Berufung auf eine bestimmte Praxis für eine besondere Frage und auf eine ganz entgegengesetzte zur Klärung anderer Probleme, die sich aus demselben Sachverhalt ergeben, ist logisch unstatthaft und bringt den Vertreter solcher Auffassungen in unlöslichen Widerspruch mit sich selbst. Selbst, wenn man sich für berechtigt hält, eine ganze Reihe von Freizonen in eine Kategorie zusammenzufassen, so kann man doch nicht ganz willkürlich jeden beliebigen Fall unter diese Kategorie stellen. Die jugoslawische Freizone weicht nach ihrer Entstehung und ihrer Grundlage vollkommen von jenen Freizonen ab, die man als Muster für die Rechtsregelung der jugoslawischen Zone anscheinend vor Augen hatte<sup>27)</sup>. Diese Zonen sind durch den die Vergünstigung gewährenden Staat selbst geschaffen, um den eigenen Handel zu befördern oder die wirtschaftliche Lage der unter die Freizone fallenden Gebiete zu verbessern, nicht aber um vertraglich gegen Vorteile übernommene Verpflichtungen zu erfüllen, durch die, wie es von serbischer Seite behauptet wird, erst die Souveränität des gewährenden Staates über das die Freizone umfassende Gebiet begründet wird<sup>28)</sup>. Nach dieser Auffassung handelt es sich nicht um Konzessionen zum Nachteil der griechischen Souveränität, sondern um Feststellung der Schranken dieser erst anzuerkennenden Souveränität.

Somit ist die Rechtsfrage wieder auf die politische Grundlage zurückgeschoben und, wie die Tatsachen zeigen, von beiden vertragsschließenden

<sup>25)</sup> Lorsque par traité, convention ou accord, un Etat contractant aura accordé certains droits à un autre Etat, dans une Zone définie de l'un de ses ports maritimes, en vue de faciliter le transit des marchandises et des passagers à destination ou en provenance dudit Etat, aucun autre Etat contractant ne pourra se prévaloir des dispositions du présent Statut pour revendiquer des droits analogues.

<sup>26)</sup> Deuxième conférence générale des communications et du transit, Genève 15 novembre au 9 décembre 1923. Comptes rendus relatifs à la convention et au statut sur le régime international des ports maritimes. p. 59.

<sup>27)</sup> Dertilis, S. 22 Anmerkung. Vgl. dazu Paul de Rousiers, L'établissement de zones franches dans les ports maritimes et fluviaux in Zft. La Navigation du Rhin, Tome VI, 1928, S. 312 ff.

<sup>28)</sup> Vilimanovitch, M., S. 50.

Parteien auf dieser Grundlage behandelt worden. Für eine solche Behandlung bleibt aber in erster Linie von Bedeutung die politische Stellung jeder der beiden Parteien in der Staatengemeinschaft. Deshalb sind Änderungen in der inner- und außenpolitischen Lage beider Länder nicht ohne Einfluß auf die Entwicklung der Frage selbst geblieben. Man behauptet von griechischer Seite, daß Jugoslawien die schwierige politische Lage Griechenlands nach seiner Niederlage in Kleinasien ausgenützt habe, um das Abkommen von 1923 und später das mit dem Diktator Pangalos zu erreichen. Es ist auch nicht zu übersehen, daß Jugoslawien nachgiebig wurde, als Griechenland eine Verständigung in Rom suchte und von offiziöser Seite angekündigt wurde, daß eine solche erzielt worden sei<sup>29)</sup>. Die Nachgiebigkeit Jugoslawiens ist viel deutlicher geworden, nachdem sich seine politische Lage durch die kroatische und andere nationale Fragen besonders verschlimmert hatte und die Diktatur eine Erleichterung durch Verständigung mit den Nachbarstaaten zu erreichen glaubte. Diesen ganzen politischen Verhältnissen liegt jedoch immer der Vertrag von 1913 und die von ihm geschaffene Rechtslage zu Grunde. Die anderen Regelungen durch die Abkommen sind, wie die Ereignisse gezeigt haben, als provisorisch betrachtet worden, denn trotz ihres Zustandekommens ist die jugoslawische Freizone nicht eingerichtet worden. Daß die Interessenlage zwischen Serbien und Griechenland dieselbe geblieben ist, die den Vertrag von 1913 hervorgerufen hat, ergibt sich aus der Tatsache, daß die beiden Staaten der Kündigung des Vertrages von 1913 eine solch große Bedeutung beigemessen haben, und 1929 durch einen anderen<sup>30)</sup> ersetzt haben, der im Grunde den, den neuen Umständen angepaßten Vertrag von 1913 darstellt, und der die Aufgabe hat, die Vorteile der geschaffenen Lage auf dem Balkan auch weiter beiden Ländern zu sichern. In Art. 1 dieses Vertrages heißt es, daß die beiden vertragschließenden Parteien sich gegenseitig verpflichten, ihre Hilfe und aufrichtige Mitarbeit für die Aufrechterhaltung der Ordnung, die durch die von beiden Ländern unterzeichneten Friedensverträge geschaffen worden ist, sowie Achtung und Erfüllung der in den genannten Verträgen verabredeten Verpflichtungen zuzusichern.

Im Falle internationaler Verwicklungen verpflichten sich, die beiden vertragschließenden Parteien, wenn sie darüber einig sind, daß ihre gemeinsamen Interessen in Gefahr sind oder sein könnten, sich über die zur Wahrung ihrer Interessen notwendigen Maßnahmen zu einigen.

Diese gemeinsamen Interessen Griechenlands und Jugoslawiens, die ihren Anfang in der Verteilung und Erhaltung der Kriegsbeute von 1912/13 haben, und die nach dem Weltkriege durch die ihnen zugefallene neue Kriegsbeute und durch das Vorrücken Italiens im Dodekanes und Dalmatien und sein Auftreten in Albanien besonders verstärkt wurden, sind die einzige Grundlage für die Errichtung und Aufrechterhaltung der jugoslawischen Freizone in Saloniki trotz der nach griechischer Auffassung übertriebenen Ansprüche Jugoslawiens. Es wäre nicht zu

<sup>29)</sup> Moschopoulos, N. a. a. O.

<sup>30)</sup> Europe nouvelle 1929, N. 584, S. 519 f.

erklären, daß Griechenland nach soviel Verlusten und Mißerfolgen in Kleinasien sich bei dem Vorhandensein des Abkommens von 1914 zu so weiten Konzessionen bereit zeigen konnte und sogar selbst die Initiative dazu ergriff, wenn es nicht andere Vorteile zu erreichen hoffte. Ein wirtschaftliches Interesse Griechenlands daran, Saloniki seine frühere Bedeutung für den Balkanhandel wiederzugewinnen, kann für diese Konzessionen nicht ausschlaggebend gewesen sein; besonders, wenn man sich darüber klar ist, daß Jugoslawien trotz seiner Dalmatischen Küste, den natürlichsten, kürzesten und vorteilhaftesten Weg für seinen Handel, wenigstens was den Handel der südlichen Hälfte Jugoslawiens betrifft, über Saloniki findet. Denn ganz Mazedonien und auch das alte Serbien sind schon geographisch an diesen Weg gebunden.

Daraus ist klar zu ersehen, daß die ganze Regelung der jugoslawischen Freizone nach Auffassung beider Teile nur ein politisches Kompromiß, das Resultat der jeweiligen Machtverhältnisse darstellt. Die Verschiebung der Machtverhältnisse gab Anlaß, immer von Neuem wieder Ansprüche zu erheben und durchzusetzen. Wenn die vertragschließenden Parteien weiter auf demselben Standpunkt bleiben, wird die Frage auch in Zukunft wieder aufgerollt werden, wenn eines der beiden Länder auf die Hilfe und Unterstützung des anderen angewiesen sein sollte. Damit wird aber die nicht ganz einwandfreie Praxis eingeführt, daß man in jedem Augenblick vertraglich übernommene Verpflichtungen abzuändern sucht, indem man sich auf die Veränderungen der politischen Machtlage beruft. Für die Auslegung der Verträge kann die politische Situation insoweit berücksichtigt werden, als sie zwar einer Vertragsbestimmung zugelegt wurde, aber zur Zeit der Schließung des Vertrages noch nicht in ihrem ganzen Umfange hergestellt war, so wie es mit Griechenland und Serbien hinsichtlich der Feststellung der Grenzen des zu verteilenden eroberten Landes 1913 und demgemäß auch mit der Feststellung der Ansprüche beider Parteien der Fall war. Wenn aber ein Abkommen oder gar zwei nachträglich geschlossen sind, um die Ungewißheit zu beseitigen, dann ist die Rechtslage nur aus diesen Bestimmungen und ihrer Auslegung zu entnehmen. Daß beide Parteien diesen Weg nicht befolgt haben, ohne hierdurch gegen eine völkerrechtliche Norm in betreff der Freizonen zu verstoßen, weist noch deutlicher auf die Ausschließlichkeit des Falles hin.

a) Convention du 10 mai 1914 réglant le transit serbe par voie de Salonique<sup>31)</sup>.

Le gouvernement royal de Serbie et le gouvernement royal hellénique, désirant régler par une convention spéciale le trafic par Salonique ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir:

Sa Majesté le roi des Hellènes, le sieur Alexandre N. Diomède ministre des Finances, commandeur de l'ordre royal du Sauveur, Grand-Cordon de la Couronne de Roumanie, et Sa Majesté le roi de Serbie,

<sup>31)</sup> L'Europe Nouvelle, 1924. Vol. II, p. 1056.

Z. ausl. öff. Recht. u. Völkerr. Bd. 2, T. 2: Urk.

le sieur Costa Stoyanovitch, ancien ministre du Commerce, Grand-Cordon de Saint-Sava, Grand-Cordon de Saint-Stanislaus de Russie, Grand-Cordon de la Couronne d'Italie, Grand-Officier de la Légion d'Honneur, etc., lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

*Article 1.*

Le gouvernement hellénique affecte une étendue dans le port de Salonique, pour une période de cinquante ans, au transit direct des marchandises de provenance et de destination serbe.

Dans cette étendue seront compris:

1) Les bâtiments actuellement loués par la Société du port de Salonique au gouvernement serbe.

2) Les bâtiments à construire, conformément à l'article 5 de la présente convention, au fur et à mesure des besoins du transit serbe.

Il est bien entendu que par l'affectation de cette étendue, son utilisation pour le transit de toute provenance et destination n'est pas exclue.

L'utilisation des constructions mentionnées sous 10 et 20 et de l'échelle afférente est spécialement réservée pour le bétail de provenance serbe, au sens des dispositions du protocole C.

D'un commun accord sera dressé plan du minimum de cette étendue dont la revision pourra être faite en cas de besoin.

*Article 2.*

Cette étendue, faisant partie du port de Salonique, sera administrée par les autorités helléniques et soumise aux lois et règlements du royaume.

*Article 3.*

Le chargement et déchargement, le travail intérieur dans ces établissements, magasins et étables, et en général tous les soins à donner au bétail, volailles et autres marchandises en transit dans cette étendue, sont du ressort du personnel privé de ces installations, sans que les autorités douanières puissent d'aucune façon s'immiscer dans leurs travaux.

*Article 4.*

Les parties contractantes s'engagent à ne pas entraver le transit de prohibitions quelconque, elles ne pourront faire d'exceptions à cette règle que:

a) Pour les monopoles d'Etat actuellement en vigueur ou qui pourraient être établis à l'avenir;

b) Par égard à la sûreté publique et à la police sanitaire et vétérinaire, conformément aux principes internationaux adoptés à ce sujet;

c) Dans des circonstances exceptionnelles par rapport aux provisions de guerre.

*Article 5.*

Le gouvernement hellénique s'engage à effectuer dans l'étendue prévue par l'article premier et dans les délais et conditions à déterminer d'un commun accord, suivant l'importance des travaux, les installations et constructions nécessaires pour assurer le transit serbe.

Le gouvernement hellénique procédera à ses frais à ces installations après entente avec le gouvernement serbe.

L'entretien des installations et constructions sera à la charge du gouvernement hellénique.

Pour l'usage des constructions et installations, le gouvernement hellénique percevra des loyers ou des droits sur la base de tarif à établir d'un commun accord.

Les droits doivent être fixés de façon à ce que la somme totale que percevra le gouvernement hellénique représente l'annuité nécessaire pour couvrir les frais de construction et d'entretien des dites installations. En cas de déficit pour une année quelconque, les droits sur les marchandises à payer pendant l'année suivante seront augmentés proportionnellement à moins que le gouvernement serbe ne préfère combler la différence.

Les droits de port actuel seront perçus sur les marchandises du transit serbe.

*Article 6.*

Le gouvernement hellénique installera dans la partie du port réservée au transit serbe un service régulier et direct de télégraphe et téléphones avec la Serbie. La ligne télégraphique et téléphonique sera reliée à la ligne serbe au point de raccordement des chemins de fer. Les employés du télégraphe et des téléphones devront savoir lire et écrire le serbe.

*Article 7.*

Les navires effectuant le transit serbe jouiront dans le port de Salonique de tous les droits et privilèges accordés aux navires de la nation la plus favorisée. Dans les autres ports du royaume, ils seront naturellement soumis aux dispositions des traités maritimes conclus entre la Grèce et leurs pays respectifs.

Ce privilège est accordé seulement aux navires effectuant le transport des marchandises d'origine serbe ou destinées pour l'importation serbe.

*Article 8.*

Au trafic sur les chemins de fer seront appliquées les dispositions du protocole B. Pour le service vétérinaire du bétail en transit serbe, seront obligatoires les dispositions du protocole C., et pour le service douanier seront obligatoires les dispositions du protocole D. Ces trois protocoles font partie intégrante de la présente convention.

*Article 9.*

La Serbie jouira de tous les privilèges et faveurs accordés ou à accorder à une tierce puissance et pouvant résulter de la création d'une zone franche au port de Salonique.

En cas de création d'une zone franche au port de Salonique, la susdite étendue sera comprise et soumise au régime de la zone franche, mais les droits déjà acquis et accordés à la Serbie par la présente convention ne seront aucunement restreints.

*Article 10.*

Les clauses 16, 17 et 18 de la convention à quatre du 9 mai 1883, concernant le service douanier, postal et télégraphique et la police à la frontière, sont obligatoires pour les deux parties contractantes.

Les administrations respectives s'entendront ultérieurement quant aux règlements définitifs à établir pour faciliter le service.

La revision des passeports des voyageurs franchissant la frontière sera faite seulement aux bureaux frontières. Il ne sera perçu aucune taxe pour le visa des passeports.

*Article 11.*

Si des contestations venaient à surgir au sujet de l'interprétation, de l'exécution ou de l'application de la présente convention, le litige, si l'une des parties contractantes en fait la demande, sera soumis à la décision d'un tribunal arbitral.

Le tribunal arbitral sera constitué pour chaque contestation de la manière suivante: chacune des deux parties nommera en qualité d'arbitre un de ses propres ressortissants et les parties s'entendront, sur le choix d'un troisième arbitre ressortissant d'une tierce puissance amie.

Athènes, le 10 mai 1914.

Signé: Alexandre N. Diomède.  
Costa Stoyanovitch.

Si la peste bovine éclatait dans les territoires de l'une des parties contractantes, avis direct sera donné, par voie télégraphique, à l'autre partie, de l'apparition et de l'extension de la maladie.

Athènes, le 10 mai 1914.

Signé: Alexandre N. Diomède.  
Costa Stoyanovitch.

b) Convention entre la Grèce et le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes pour régler le transit par la voie de Salonique signée à Belgrade, le 10 mai 1923<sup>32)</sup>.

Le Gouvernement royal hellénique et le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, désirant régler, par une convention

<sup>32)</sup> Société des Nations. Recueil des Traités XXV, p. 442.

spéciale, le trafic par Salonique, ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir:

Sa Majesté le Roi des Hellènes:

Son Excellence Monsieur Apostolos Alexandris, Ministre des Affaires étrangères,

Et Sa Majesté le Roi des Serbes, Croates et Slovènes:

Son Excellence Monsieur Momcilo Nintchitch, Ministre des Affaires étrangères;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

#### *Article 1.*

Le Gouvernement Hellénique cède, pour une période de 50 ans au Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, un emplacement dans le port de Salonique qui sera effecté à son usage et placé sous son administration douanière.

Cet emplacement dénommé zone libre serbe s'étend, d'après le plan ci-annexé, qui fait partie de la présente Convention, sur une surface de quatre-vingt-quatorze mille mètres carrés environ, ainsi qu'il est exposé dans la description des limites ci-jointe signée par les deux Parties.

#### *Article 2.*

Cette zone fait partie intégrante du territoire hellénique et demeure soumise aux lois et, en général, à l'exercice de la souveraineté hellénique, notamment en ce qui concerne la police et la justice, mais étant considérée comme une région douanière serbe, elle sera administrée par les autorités douanières du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

#### *Article 3.*

Si le terrain à céder appartient à l'Etat ou à la ville de Salonique, la cession en sera faite à titre gratuit. Mais si ce terrain est une propriété privée, le Gouvernement Hellénique s'engage à l'exproprier, avant de le céder au Royaume des Serbes, Croates et Slovènes. Le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes s'engage, de son côté, à payer la contre valeur du terrain exproprié.

#### *Article 4.*

Tous les fonctionnaires et gens de service de la zone seront nommés par le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, qui aura l'obligation d'en dresser une liste et de la communiquer au Gouvernement Hellénique. La correspondance intérieure se fera en langue serbe. L'ordre d'accostage des navires et la surveillance de toutes les opérations de chargement et du déchargement, en général tout le service exercé par le capitaine du port, sera rempli par un fonctionnaire sujet serbe, soumis au contrôle du commandant du port de Salonique.

En vue de l'accomplissement du service de la police et de la justice, appartenant aux autorités helléniques, le commandant du port, et lui seul, a le droit, en cas de besoin, de pénétrer dans la zone libre serbe.

Si, par son enquête, le commandant du port constate la nécessité d'une intervention de l'autorité judiciaire, des actes d'instruction seront entrepris par les organes de l'autorité judiciaire hellénique, auxquels la direction de la zone serbe sera tenue à prêter l'appui nécessaire.

Aux autorités douanières helléniques sera remise la copie (triplicata) du manifeste de marchandises dirigées sur la zone libre serbe ou sortant d'elle. Cette remise de la copie du manifeste n'entravera d'aucune façon le transit des marchandises entre la station-frontière et la zone libre serbe et inversement.

#### *Article 5.*

Toute marchandise expédiée de la station-frontière pour la zone libre et inversement sera considérée au point de vue grec comme une marchandise de transit.

Le Gouvernement Hellénique prend l'engagement de n'apporter aucune entrave à ce transit, quelle que soit la nature des marchandises transitées. Ce travail (sic! transit?) ne sera soumis à aucune espèce de contribution, sous n'importe quelle dénomination ou forme, de la part de l'Etat hellénique ou de la municipalité de Salonique. Au même traitement seront soumises les marchandises manipulées dans la zone.

Les denrées alimentaires destinées au personnel de la zone, ainsi que les matières premières destinées au fonctionnement des installations et la manipulation des marchandises, seront exemptes de droits de douane. Sera également exempt de droits de douane le fourrage des animaux en transit.

Les dispositions du présent Article seront également appliquées aux marchandises importées ou exportées pour les besoins du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

#### *Article 6.*

Toutes les constructions nécessaires à l'accostage des navires, au déchargement, à l'emménagement des marchandises, etc. seront élevées dans cette zone libre aux frais du Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

Les travaux pour ces constructions et les installations seront exécutées ou par les propres soins du Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, ou bien ils seront confiés à des entrepreneurs (à des particuliers ou à des sociétés).

Les droits pour l'usage de ces constructions et installations (à savoir droits de port, d'emménagement, etc.) seront perçus au profit du fisc du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

Les constructions et installations déjà existantes dans ce port seront cédées au Gouvernement des Serbes, Croates et Slovènes, si elles appartiennent à l'Etat ou à la municipalité de Salonique; mais

si elles sont la propriété de particuliers, le Gouvernement Hellénique s'engage à les exproprier et à les céder au Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

Le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes s'engage, de son côté, à payer la contre-valeur des constructions et installations expropriées.

*Article 7.*

Au trafic sur les chemins de fer seront appliquées les dispositions du Protocole A. Pour le service vétérinaire du bétail en transit serbe, seront obligatoires les dispositions du Protocole B., et pour le service douanier, seront obligatoires les dispositions du Protocole C. Les trois protocoles font partie intégrante de la présente Convention ainsi que le Protocole A. 2. se rapportant à l'organisation de la Poste, du Télégraphe et du Téléphone.

*Article 8.*

Le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes jouira de tous les privilèges accordés à n'importe quelle Puissance, ainsi que des avantages pouvant résulter de la création d'une zone franche à Salonique.

En cas de création d'une zone franche hellénique dans le port de Salonique, cette création ne portera aucun préjudice aux droits et privilèges reconnus par cette Convention à la zone franche serbe.

De son côté, le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes s'engage à accorder aux marchandises provenant de la zone franche de Salonique les mêmes facilités et exemptions qui seraient accordées aux provenances de la zone franche serbe, quelle que soit leur destination.

*Article 9.*

Les Gouvernements contractants prennent, en outre, l'engagement de ne frapper dans leurs territoires respectifs d'aucune prohibition et de n'entraver en aucune façon le transit des marchandises. Ils s'engagent, notamment, à accorder un traitement en tous points identique aux marchandises passant en transit par leurs territoires, que ces marchandises soient dirigées sur la zone libre serbe ou sur la zone franche hellénique.

Les dispositions de cet Article sont aussi appliquées aux marchandises exportées pour les besoins des Etats serbe et hellénique.

*Article 10.*

Les Parties Contractantes s'entendront en vue de la conclusion d'un accord pour le règlement des rapports réciproques, auxquels la présente Convention pourrait donner lieu.

*Article 11.*

L'exploitation du port de Salonique étant concédée à la Société du port, les engagements prévus par les Articles 3 et 6 de la présente

Convention seront définitifs aussitôt qu'une entente entre le Gouvernement Hellénique et cette société aura été conclue. Le Gouvernement Hellénique procédera à cette entente le plus tôt possible.

*Article 12.*

Si des contestations venaient à surgir relativement à l'application de la présente Convention, le litige sera porté devant la Cour permanente de Justice internationale. Le recours sera formé ainsi qu'il est prévu à l'article 40 du statut de la Cour permanente de Justice internationale.

*Article 13.*

En cas de divergences le texte français sera foi.

*Article 14.*

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Athènes aussitôt que faire se pourra.

Elle sera mise en vigueur quinze jours après l'échange des ratifications.

En foi de quoi les plénipotentiaires l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double exemplaire, à Belgrade, le 10 mai 1923.

(L. S.) M. Nintchitch. (L. S.) A. Alexandris.

Description des limites du terrain constituant la «zone libre serbe» d'après la convention du 10 mai 1923.

Après l'entente établi entre le ministre des Finances hellénique M. Cofinas, d'une part, et, d'autre part, M. Baloughdjitch, Ministre du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, il a été convenu ce qui suit:

La zone est délimitée par la ligne qui part du point de la jetée ouest du port se trouvant sur l'intersection de la ligne des quais et du prolongement de la façade N. E. de l'entrepôt faisant face au bâtiment d'administration de la Société; suit cette façade, et partant de l'angle Nord de cette dernière, rejoint le point marqué No. 3, distant de 3 m. de l'angle du silo à blé.

De ce point, elle se joint d'abord à celui marqué 4, qui se trouve à 15 m. de distance du parement Est des étables, distance mesurée à 80 m. de l'angle N. E. de ce bâtiment, puis au point marqué 5, distant du parement des étables des 8 m. comptés à 40 m. de l'angle précité de ce bâtiment, et enfin au point 6, se trouvant à 7 m. de cet angle même, cette distance étant mesurée suivant le parement N. des étables.

Ensuite, elle suit presque parallèlement la voie existante du chemin de fer jusqu'au point No. 7, déterminé sur la culée Sud du pont à 3 m. de l'axe de la voie. A partir de ce point, elle se prolonge sur 39 m. de la culée N., jusqu'au point 8, distant de 2 m. 50 de l'axe.

Du point 8, elle rejoint le point 9, se trouvant sur la droite qui forme un angle de  $90^{\circ} 43' 12''$  avec l'axe de la voie du tramway allant vers Bechtinar.

Après, elle suit la direction de la droite précitée (angle  $90^{\circ} 43' 12''$  avec l'axe du tramway) qui correspond avec la ligne de la clôture du chantier du chemin de fer, jusqu'à l'intersection de cet alignement, avec une ligne perpendiculaire au parement du quai Ouest de la jetée Ouest menée de l'extrémité de ce quai, point No. 10, d'où elle suit le contour de la jetée jusqu'au point de départ.

Athènes, le 29 septembre 1923.

(L. S.) M. J. Balougdjitch,  
Ministre du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

(L. S.) M. P. Georges Cofinas,  
Ministre des Finances.

#### Protocole annexé a la Convention.

Les deux Plénipotentiaires soussignés sont tombés d'accord sur ce qui suit:

Sur la base de l'Article I de la Convention, une commission mixte sera chargée de fixer les limites de la zone. Il demeure bien entendu qu'un des môles existants dans le port actuel de Salonique en fera partie.

Fait en double exemplaire à Belgrade le 10 mai 1923.

(L. S.) A. Alexandris. (L. S.) M. Nintchitch.

#### Protocole annexe.

En procédant ce jour à la signature de la Convention sur la zone libre serbe, les Plénipotentiaires du Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes déclarent que tous les avantages se rapportant au commerce de transit dont jouiraient, dans la zone libre serbe, les ressortissants du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, seront également assurés aux ressortissants hellènes.

Il est bien entendu que, dans le cas de la création d'une zone franche grecque dans le port de Salonique, les sujets du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes jouiront, par réciprocité, des mêmes droits accordés aux ressortissants hellènes dans ladite zone.

Fait en double à Belgrade, le 10 mai 1923.

(L. S.) A. Alexandris. (L. S.) M. Nintchitch.

#### Protocole A.

##### *Article 1.*

Les deux Parties Contractantes sont d'accord, à défaut d'une convention sur les voies ferrées entre les deux Etats, pour considérer comme convenues et définitives les correspondances qui ont été déjà

établies d'un commun accord, lors de la délimitation de la frontière, à savoir: à Djevdjelija sur la ligne principale Nis-Skoplje-Salonique, et à Kenali sur la ligne Salonique-Bitolj.

Par une convention à conclure ultérieurement entre les deux Parties Contractantes, seront prévues d'autres correspondances pour les lignes en construction ou bien pour celles qui seront construites entre les deux pays, ainsi que la construction éventuelle de stations-frontière communes ou distinctes sur les lignes déjà existantes ou à construire.

Les dispositions de cet Article ne portent nullement préjudice et ne limitent en rien le droit, conféré par l'Article 6 de cette Convention à l'administration de la zone libre serbe, de construire à ses propres frais et pour ses propres besoins, sur le terrain cédé à ladite zone dans le port de Salonique, des voies ferrées, aiguilles, plaques tournantes et autres constructions.

#### *Article 2.*

Pour faciliter et accélérer le trafic entre les deux pays, ainsi que celui en transit sans transbordement, le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes consent à ce que, même avant la conclusion de la convention visée dans l'Article 1, les trains helléniques venant de Salonique soient admis avec les locomotives et leur personnel à circuler entre les gares de Salonique et de Djevdjelija.

A cet effet seront cédés, dans la gare de Djevdjelija les locaux nécessaires au personnel douanier, de chemins de fer et de police hellénique. Le service commun dans la gare de Djevdjelija sera réglé par un accord entre les administrations des chemins de fer des deux Etats, à intervenir dans un délai d'un an au plus tard après la signature de la présente Convention.

#### *Article 3.*

Les conventions suivantes serviront de base obligatoire pour le trafic ferroviaire en transit et les communications entre les deux Etats ainsi que pour les accords ultérieurs entre les Etats Contractants et leurs administrations des chemins de fer.

- a) La Convention internationale de Berne de 1890 sur le transport des marchandises par chemin de fer, avec toutes ses annexes et suppléments.
- b) La Convention internationale, signé à Streza, en 1921, sur l'emploi réciproque des véhicules.
- c) La Convention de Barcelone de la Société des Nations sur la liberté du transit, de 1921.

Cependant, dans l'esprit des dites Conventions, les deux Etats Contractants sont d'accord pour apporter de nouvelles facilités réciproques, en vue de développer et d'améliorer le trafic et de simplifier le service nécessité par ce trafic, en tant que cela a déjà été stipulé dans les dispositions de cette Convention et de ses Protocoles, ou sera stipulé dans les accords ultérieurs à conclure par les Etats Contractants, ou leurs administrations de chemins de fer. Il sera permis au caissier des

chemins de fer helléniques résidant à Djevdjelija d'expédier en Grèce l'argent provenant de cette station après le visa apposé par le chef de gare du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes de Djevdjelija.

Le chef de gare est tenu d'apposer ce visa dans les quarante-huit heures au plus tard.

#### *Article 4.*

En vue d'assurer des communications ferroviaires régulières et sûres, suffisant au trafic des voyageurs et des marchandises entre les Etats Contractants, les administrations de chemins de fer des Etats respectifs doivent, à cet effet, et d'un commun accord, établir à temps les horaires nécessaires, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises.

Les administrations des chemins de fer des deux Parties Contractantes se conformeront aux décisions qui seront prises d'un commun accord aux conférences internationales des chemins de fer pour l'établissement de l'horaire des trains internationaux et des trains directs; elles appliqueront dans les gares-frontière, avec les facilités convenues, la procédure de police, de douane et ferroviaire accélérée et simplifiée, relative aux voyageurs des trains directs ainsi qu'à leurs bagages. Les horaires des trains de voyageurs, des trains mixtes et des trains de marchandises en transit, ou entre les deux pays contractants seront fixée par les administrations respectives, deux fois par an — horaire d'été et horaire d'hiver — de manière à pouvoir répondre entièrement aux besoins du trafic. Lors de l'établissement de l'horaire, on veillera en particulier à ce qu'il soit prévu un nombre suffisant de trains accélérés et supplémentaires pour que, en cas de besoin, tout le transport des marchandises et du bétail puisse s'effectuer au moment voulu sans difficulté sur la voie ferrée Djevdjelija-Salonique-zone libre serbe. Il sera tenu compte également des délais de transport prévus à l'Article 8.

Dans les trains rapides, le contrôle des passeports et le dédouanement des petits bagages se feront dans les wagons de passagers.

#### *Article 5.*

Outre les tarifs directs déjà existants pour les voyageurs et les bagages dans le trafic international, les deux Parties Contractantes s'engagent à faire établir par leurs administrations de chemins de fer, dans un délai d'un an au plus tard après la signature de la présente Convention, les tarifs de trafic direct entre les deux Etats pour les wagons, bagages, marchandises et bétail. En attendant, ces tarifs seront établis tout au moins pour les transports entre les gares principales des deux Etats. Les tarifs peuvent être établis aussi en monnaie serbe et grecque, avec application des quotes-parts des tarifs locaux, au moins pendant les variations du change et jusqu'à ce que la monnaie, d'or soit rétablie dans le trafic international et direct.

Dans ces tarifs figurera, en ce qui concerne les marchandises et

autres envois, outre la gare de Salonique, «Salonique-zone libre serbe» avec la possibilité pour «Salonique-zone libre serbe» de faire l'expédition directe des marchandises à destination des gares principales du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, et vice versa, ainsi que d'autres manipulations nécessaires à cet effet. En même temps, l'administration de la zone libre s'engage à assurer, au lieu et place de la gare de Salonique, tous services commerciaux et même à encaisser les frais de transport pour tous les envois de provenance ou à destination de la zone libre serbe, et dont les détails seront fixés par l'accord ultérieur prévu dans l'Article 10 de la présente Convention.

Les quotes-parts appliquées dans ces tarifs et autres, sur les lignes reliant les deux Etats Contractants et la «zone libre serbe» à Salonique, ne peuvent en aucun cas dépasser les quotes-parts des tarifs généraux en vigueur. Chacun des deux Etats Contractants se réserve le droit d'appliquer aussi, sur la section de ces lignes desservant la zone libre serbe, des tarifs spéciaux réduits en vue de faciliter le transit par Salonique.

#### *Article 6.*

La Grèce sera exemptée de tout paiement pour l'emploi des voies ferrées et des locaux de la gare-frontière de Djevdjelija.

Cependant, pour les transports effectués sur la voie Djevdjelija-Salonique, les quotes-parts seront décomptées et partagées selon les tarifs en vigueur, à savoir: de Salonique jusqu'à la frontière à Djevdjelija elles seront portées au crédit des chemins de fer de Grèce et, depuis la frontière jusqu'à la gare de Djevdjelija, au crédit des chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates, et Slovènes.

Par un accord ultérieur, prévu à l'Article 2, alinéa 2, sera réglé, entre autres, le mode de paiement des indemnités pour l'approvisionnement en charbon, eau, etc. des locomotives grecques à Djevdjelija et des locomotives des chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes à Salonique.

#### *Article 7.*

La Convention internationale sur l'emploi réciproque des véhicules, conclue à Streza en 1921, à laquelle les deux Etats Contractants ont adhéré, sera appliquée au passage des véhicules d'un pays à l'autre et à leur emploi. En outre, les deux Parties Contractantes s'engagent à ce qui suit:

a) En vue de surmonter les difficultés éventuelles des communications en transit ou entre leurs territoires résultant du manque de wagons, les deux Parties Contractantes s'entr'aideront par le prêt de wagons chaque fois qu'une des administrations de chemins de fer d'une des Parties Contractantes en aura besoin et que l'autre en aura de disponibles.

b) L'Administration des chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes est autorisée à faire diriger, par la gare frontière de Djevdjelija, après avis préalable donnée par écrit, les wagons vides,

pour les besoins de la zone libre serbe. Ces wagons, ainsi que ceux déchargés dans la zone, seront répartis exclusivement par les soins de l'administration de ladite zone, qui est seule autorisée, si elle n'en a pas besoin, à les mettre à la disposition de la gare de Salonique. Au cas où cette dernière gare n'en aurait pas besoin, elle se charge de les faire, acheminer sur la gare de Djevdjelija. Ce n'est qu'aux conditions ci-dessus que la gare de Salonique pourra se servir, pour ses propres besoins, des wagons disponibles selon le Règlement international des véhicules.

c) La gare de Salonique sera tenue de mettre à la disposition de l'administration de la zone libre serbe tous les wagons appartenant à l'administration des chemins de fer serbes-croates-slovènes arrivés à cette gare et sitôt déchargés. Ces wagons ne peuvent être chargés par la gare de Salonique que dans le cas où ladite zone les mettrait à sa disposition et conformément au Règlement international des véhicules.

Des dispositions détaillées relatives seront prescrites dans l'accord ultérieur prévu à l'Article 3, alinéa 2 du présent Protocole.

#### *Article 8.*

Les transports des wagons vides ou chargés, ainsi que de trains complets de marchandises, doivent être effectués sur le tronçon de la voie ferrée Djevdjelija-Salonique et vice versa dans les délais suivants:

de 12 heures pour la marchandise en grande vitesse: volaille, bétail, et la marchandise périssable,

de 36 heures pour toute autre marchandise.

Ces délais courent du moment de la remise des wagons ou des trains au personnel des chemins de fer helléniques à Djevdjelija; pour la direction inverse, du moment où l'administration de la zone libre serbe à Salonique adresse à la gare de Salonique, un avis écrit, ou bien du moment de la remise des wagons ou des trains au personnel hellénique par le personnel appartenant à ladite zone.

Le transport des wagons vides ou chargés de la gare de Salonique à la zone libre serbe et vice versa doit être effectué par le personnel de la gare de Salonique, à savoir; de la zone, dans un délai de 5 heures au plus tard à partir de la réception de l'avis écrit adressé à l'administration de la zone. Dans le même délai de 5 heures seront transférés de la gare de Salonique les wagons vides ou chargés et les trains destinés à la zone libre serbe en comptant ce délai à partir du moment de leur arrivée en gare de Salonique.

Ces délais seront comptés suivant les heures de travail de la gare de Salonique.

Le retard des transports entre la gare-frontière et la zone libre serbe à Salonique ne pourrait aucunement être justifié par les formalités douanières, étant donné que ces dernières consistent seulement en la remise d'une copie (triplicata) de la déclaration de douane, pour la

marchandise acheminée de ou sur ladite zone (voir les dispositions de l'Article 4 de la présente Convention).

Dans l'intérêt réciproque des deux Etats Contractants, ces formalités seront simplifiées et accélérées par l'introduction, dans le plus bref délai, d'une feuille de transit à la place du triplicata du manifeste. Dans ce cas, la procédure douanière, relative au transport en transit entre la gare-frontière et la zone libre serbe de Salonique et vice versa, sera réduite à l'apposition des plombs de douane sur les wagons et à la surveillance et constatation que ces transports ont traversé sous plombs intacts tout le trajet en transit à travers le territoire grec.

Par conséquent, les délais de transport ci-dessus prévus ne peuvent être dépassés qu'en cas d'accidents graves ou de force majeure.

Si, à défaut de locomotive ou pour toute autre raison, les chemins de fer grecs ne peuvent pas, dans les délais prévus, ou ne peuvent pas du tout effectuer les transports des wagons vides ou chargés et des trains de marchandises ci-dessus mentionnés, l'administration de la zone libre serbe de Salonique est autorisée, à la demande du chef de gare de Salonique et après entente avec lui, à effectuer ces transports en se servant des locomotives et du personnel des chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et sous le contrôle du service des chemins de fer helléniques sur la ligne Djevdjelija-Salonique, en exemptant de ce contrôle la zone libre serbe et en se conformant au règlement du service régissant le mouvement sur les voies ferrées helléniques, sous condition d'indemnité à fixer par les administrations des chemins de fer intéressés. Il est bien entendu que le chef de gare de Salonique est tenu de se mettre immédiatement d'accord avec la direction de la zone libre serbe et à exiger d'elle de diriger les transports en souffrance par les locomotives et le personnel du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, comme il a été indiqué plus haut, par manque de locomotive ou par toute autre raison, les chemins de fer helléniques ne seraient pas en état d'effectuer dans le délai fixé ou en général le transport des wagons vides ou chargés des trains de marchandises.

Les quotes-parts pour le tronçon de la voie de la frontière à Djevdjelija jusqu'à Salonique (prévues par l'Article 6 du présent Protocole), dans ce cas également, seront portées au crédit des chemins de fer helléniques. Lors du règlement des comptes, déduction sera faite de l'indemnité pour la traction et le personnel au profit des chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

#### *Article 9.*

Les Parties Contractantes conviennent que leurs administrations des chemins de fer auront soin de maintenir en bon état, sur leurs territoires respectifs, tous les ouvrages d'art et les voies ferrées reliant Djevdjelija à Salonique. Le Gouvernement Hellénique s'engage, en particulier, à maintenir en bon état les voies de raccordement reliant les gares de Salonique au port de Salonique et à la zone libre serbe pendant la durée de cette Convention. En outre, le Gouvernement

Hellénique s'engage à ce que ces voies de raccordement soient ouvertes à la libre circulation des trains, de jour et de nuit, aux heures de travail de la gare de Salonique.

En cas d'obstacles quelconques ou d'interruption de communications sur ces lignes ou leurs voie de raccordement, par suite de force majeure ou de cas fortuits, les deux Parties Contractantes s'engagent à s'aider mutuellement en matériel et en ouvriers et à procéder, dans le plus bref délai et par tous les moyens, au rétablissement des communication en enlevant les obstacles et en faisant les réparations nécessaires.

En vue d'assurer la continuité et la sécurité du trafic sur ces lignes et sur ces voies de raccordement, d'autres mesures nécessaires seront prises à cet effet.

*Article 10.*

Dans le trafic réciproque des chemins de fer, objet du présent Protocole, des règlements sanitaires, autant que possible uniformes, seront appliquées, pour la désinfection des transports et des moyens de transport. Il en sera de même pour les autres mesures préventives contre les maladies contagieuses et les épizooties.

*Article 11.*

Les administrations des chemins de fer des deux Gouvernements Contractants, aussi bien que les administrations des chemins de fer voisines, les sections et stations de frontière, pourront correspondre directement entre elles, pour toutes les questions relatives à l'exploitation et au trafic.

La correspondance, et en général toutes pièces qui seront échangées entre les stations et les administrations des deux pays, seront écrites en français ou accompagnées d'une traduction en cette langue.

Les administrations des chemins de fer seront chargés d'échanger, à titre de renseignement, leurs tarifs locaux, itinéraires de trains, graphiques et tous règlements avec leurs rectifications et suppléments, concernant le service des chemin de fer, même s'ils sont rédigés en serbe ou en grec.

*Article 12.*

Afin que les voies ferrées reliant les deux pays puissent répondre aux besoins du trafic international et aux dispositions convenues entre les gouvernements respectifs, chacune des deux Parties Contractantes est tenue d'exercer un contrôle efficace de l'exploitation sur les voies ferrées de son territoire.

Au sens des dispositions des Articles 4 et 5 de la présente Convention, ce contrôle de la part de l'administration des chemins de fer grecs ne s'étend pas aux voies ferrées et autres constructions dans la zone libre serbe à Salonique, étant donné que tout le service y sera assuré et toutes constructions y seront faites et entretenues sous le contrôle et la responsabilité de l'administration de la zone libre serbe.

(L. S.) A. Alexandris. (L. S.) J. Balougdjitch.

## Protocole A. 2.

## Postes, télégraphes et téléphones.

*Article 1.*

Pour assurer le fonctionnement de la zone libre serbe à Salonique et rendre possible les communications directes avec elle, le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes est autorisé à établir dans cette zone un bureau postal, télégraphique et téléphonique qu'il exploitera à ses frais et moyennant ses propres agents.

*Article 2.*

Ce bureau postal, télégraphique et téléphonique sera en relations directes uniquement avec le territoire du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes. Sa fonction se bornera exclusivement à l'étendue et au service des autorités de la zone. Il ne pourra, en aucun cas, accepter aucune correspondance pour l'étranger ou de la correspondance privée, ni effectuer la remise des correspondances postales, télégraphiques ou téléphoniques privées.

*Article 3.*

La construction des lignes télégraphiques sur le territoire du Royaume hellénique, ainsi que le montage du bureau télégraphique et téléphonique, se feront avec le matériel et aux frais du Royaume des Serbes, Croates, et Slovènes.

La surveillance et la garde des fils télégraphiques et téléphoniques sur le territoire hellénique se feront par des employés grecs aux frais du Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

*Article 4.*

Le bureau postal, télégraphique et téléphonique dans la zone libre serbe à Salonique ne pourra expédier et accepter que la correspondance postale et télégraphique, ainsi que les communications téléphoniques qui lui seront remises par la direction de la zone pour l'expédition ou celle arrivée à l'adresse de la dite direction.

(L. S.) J. Balougdjitch. (L. S.) A. Alexandris.

## Protocole B.

Au point de vue du fonctionnement du service vétérinaire dans la zone libre serbe, les Parties Contractantes se sont mises d'accord de ce qui suit:

*Article 1.*

Le bétail, les volailles, les produits bruts et préparés du bétail, viande fraîche et conservée lorsqu'ils sont expédiés par le chemin de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes dans la zone libre serbe à Salonique, ne sont soumis, en franchissant la frontière grecque, à aucune visite vétérinaire de la part des organes vétérinaires grecs,

mais transportés sans arrêt dans la zone. Une fois arrivés dans cette dernière, ils restent sous le contrôle les organes, vétérinaires et douaniers, nommés conformément à l'Article 4 de la Convention, lesquels se chargent de tout le service sanitaire et vétérinaire dans la zone.

*Article 2.*

En cas d'une épizootie parmi le bétail transporté dans la zone libre serbe, les autorités vétérinaires du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes sont compétentes de prendre des mesures nécessaires pour empêcher la propagation de cette épizootie.

La préfecture de la ville de Salonique sera informée incessamment de l'apparition de l'épizootie et des mesures prises contre elle. De même, elle sera informée de sa disparition.

En cas de besoin d'une intervention des autorités vétérinaires et policères grecques dans le but de prendre des mesures communes pour enrayer l'épizootie, les autorités de la zone serbe se mettront en contact avec les autorités helléniques. De même, en cas d'apparition d'une épizootie, hors de la zone libre serbe, la préfecture de Salonique en informera immédiatement les autorités de ladite zone et leur communiquera les mesures prises pour enrayer cette épizootie.

*Article 3.*

Le bétail, les volailles et autres articles, mentionnées dans l'Article 1, arrivés dans la zone libre serbe en vue de leur expédition dans le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes ne sont soumis qu'au contrôle vétérinaire de la zone libre serbe. L'avis du service vétérinaire de la zone est demandé pour l'entrée de ces Articles dans la zone libre serbe, ainsi que pour leur réexpédition de la zone jusqu'au lieu de destination.

*Article 4.*

Le bétail, la volaille, les produits bruts et autres du bétail, viande fraîche et conservée, à exporter de la zone libre serbe dans la ville de Salonique ou dans quelques autres endroits en Grèce, doivent être munis des certificats de santé en règle ou accompagnés soit des certificats originaux, soit des certificats délivrés par le vétérinaire compétent de la zone libre serbe.

*Article 5.*

Le transport des cadavres et de déchets de bétail de la zone libre serbe et leur inhumation hors de celle-ci sera effectué d'accord avec la préfecture de Salonique qui désignera à cet effet un endroit.

*Article 6.*

Le nettoyage et la désinfection des wagons et navires dans lesquels a été transporté le bétail et la viande conservée sont soumis au contrôle du vétérinaire du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes dans

le cas où ce nettoyage et la désinfection sont effectués dans la zone libre serbe. Dans le cas contraire, ils sont soumis au contrôle des autorités vétérinaires du Royaume hellénique.

(L. S.) J. Balougdjitch. (L. S.) Alexandris.

#### Protocole C.

En exécution des dispositions de l'Article 7 de la présente Convention, les deux Parties Contractantes se sont mises d'accord, quant à la procédure douanière relative aux marchandises, pour mettre en vigueur les dispositions suivantes:

##### *Article 1.*

Conformément à l'Article 2 de la présente Convention les autorités douanières du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes assureront, dans la zone libre serbe, tous services et accompliront toutes formalités nécessitées par le déchargement, le chargement, le transport des marchandises et la perception des droits de douane.

##### *Article 2.*

Conformément à l'Article 5 de la présente Convention, le même traitement que celui accordé aux marchandises en transit sera appliqué aux marchandises expédiées des gares-frontière (Djevdjelija et Kenali) à destination de la zone libre serbe, et vice-versa de la zone libre serbe à destination des gares-frontière, avec les facilités spéciales prévues par la présente Convention et les Protocoles A. B. C.

##### *Article 3.*

Les marchandises ne peuvent être transportées que par chemin de fer, dans des wagons ouverts et fermés ou dans des wagons-réservoirs. Ne peuvent être transportées dans des wagons ouverts que les marchandises que leur nature ou leur volume empêchent d'être transportées dans des wagons fermés.

Si le transport des wagons se fait par wagons fermés, les autorités douanières du Royaume des Serbes, Croates, et Slovènes doivent au préalable apposer les plombs de douane à la gare de départ. Elles n'apposeront pas ces plombs sur les wagons fermés par lesquels se fait le transport du bétail (chevaux et bœufs) et dans lesquels seront admis des convoyeurs.

##### *Article 4.*

Les marchandises, quelle que soit leur provenance ou leur destination (Art. 1 de ce Protocole) ne peuvent être soumises à aucune visite douanière, soit aux douanes grecques d'entrée ou de sortie, soit aux douanes intermédiaires, de même qu'elles ne peuvent, sous aucun prétexte, être arrêtées en cours de route en vue du contrôle douanier.

*Article 5.*

L'administration de la gare du pays de destination présentera à la douane frontière une feuille de transit en double, ainsi que la lettre de voiture. La feuille de transit et la lettre de voiture doivent, avant le départ du train, être revêtues de la signature de l'officier de douane et légalisées au moyen du sceau officiel de douane. Une copie reste à la douane, l'autre accompagne les marchandises jusqu'à la gare de sortie. Cette présentation et légalisation de la feuille de transit et de la lettre de voiture doivent être terminées à temps pour permettre le départ des marchandises par le même train.

Pour que les autorités frontières du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes soient à même de savoir si la visite de douane dans la zone a déjà été effectuée ou non, les administrations-frontière des chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes ou l'administration des chemins de fer de la zone libre serbe auront à remettre au chef du train transportant les marchandises, et dans une enveloppe fermée, tout autre document concernant ces marchandises. Il sera tenu de remettre l'enveloppe intacte à l'administration-frontière des chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes à laquelle la lettre est adressé.

A cet effet, les administrations des chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes pourront aussi se servir de courriers spéciaux, un par train, qui auront le droit de voyager librement et sans aucune entrave avec les marchandises.

*Article 6.*

Aucun cautionnement ni autre garantie quelconque en argent ne pourra être exigé pour assurer la sécurité des transports à travers le territoire grec dans les directions susindiquées. Les autorités douanières grecques apposeront gratuitement, aux gares de départ ou d'entrée, suivant le cas, des plombs de douane sur les wagons à côté des plombs apposés par les autorités douanières du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes aux gares de départ, lesquels doivent être respectés et, sous aucun prétexte, ne peuvent être enlevés. Aucunes autres charge ni formalité ne pourront être exigées.

A l'arrivé des wagons en gare de Salonique, il sera constaté que les plombs sont intacts et les marchandises seront immédiatement admises dans la zone libre serbe. La même formalité sera accomplie par les douanes-frontière qui, aussitôt après, devront permettre le départ immédiat des marchandises pour leurs destinations.

Vu l'absence d'un service douanier hellénique à la frontière, deux fonctionnaires de la douane hellénique auront la faculté de résider à Djevdjelija et Kenali pour procéder au plombage des wagons destinés à la Grèce.

Cette dernière disposition ne sera valable que jusqu'au moment de la création des gares communes, dont l'établissement sera effectué le plus vite possible.

*Article 7.*

Si les marchandises sont transportées dans des wagons ouverts, les gares de départ prendront soin, si possible, que les wagons soient recouvert d'une bâche solidement attachée, de manière que l'apposition des plombs de douane soit une garantie suffisante de la sécurité du transport des marchandises à travers les territoires grecs. Si ces wagons ne peuvent pas être couverts, les autorités douanières grecques des gares d'entrée auront le droit de désigner des convoyeurs qui accompagneront les convois jusqu'à la douane grecque de sortie. Ces convoyeurs n'ont pas droit à une rémunération à percevoir sur les marchandises transportées.

*Article 8.*

Les navires chargés arrivant de l'étranger dans la zone libre serbe peuvent aborder aux ports de cette zone et décharger les marchandises sans aucun avis préalable, ni contrôle, ni surveillance des autorités grecques du port, douanières ou autres.

De même, les navires qui viennent prendre de cette zone les marchandises destinées à l'étranger, peuvent procéder au chargement des marchandises sans aucun contrôle de la part des autorités grecques.

*Article 9.*

Si les navires entrant dans le port de Salonique ont à bord, en tout ou en partie, des marchandises destinées à la zone libre serbe à Salonique, leurs capitaines sont tenus, en arrivant au port de Salonique, de présenter à l'autorité compétente hellénique le manifeste prévu au § ci-dessous. Les capitaines de navires, dans ce cas, ont le droit d'ordonner le déchargement immédiat dans la zone des marchandises destinées à cette dernière. Aucune entrave de la part des autorités grecques ne peut être faite à ce déchargement.

Le manifeste doit être rédigé, par le capitaine de navire sur papier libre exempt de toute taxe. Le manifeste portera seulement l'indication du nombre et de la nature des colis (caisses, balles, tonneaux, colis emballés à claire-voie etc.). Il doit être remis dans un délai de vingt-quatre heures au plus tard après l'arrivée du navire au port.

*Article 10.*

Au cas où, durant la validité de cette Convention, le fleuve Vardar deviendrait navigable, les mêmes dispositions seront appliquées au transit par bateaux.

*Article 11.*

Il est entendu que ce trafic ne pourra être assujéti à aucune sorte d'impositions, droits de douane, impôts, taxes, sous quelque dénomination que ce soit — soit au profit de l'Etat grec, soit au profit de la municipalité de Salonique. (Article 5). Il va de soi qu'aucune charge pécuniaire ne peut être établie au profit de personnes privées, ni autres personnes morales publiques ou privées.

*Article 12.*

Les marchandises expédiées d'une gare du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes à une autre gare de ce Royaume, sur la ligne Djevdjelija-Salonique-Bitolja et vice versa, jouiront des mêmes droits et facilités que les marchandises partant de la zone libre serbe à destination du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et vice versa. Le traitement à appliquer à ces marchandises par les autorités grecques des chemins de fer et des douanes sera celui prévu par le présent Protocole.

*Article 13.*

Pour éviter tout malentendu pouvant être occasionné par ce service, les deux Parties Contractantes conviennent de s'entendre dans chaque cas particulier et de donner, dans des Protocoles distincts qui feront partie intégrante du présent Protocole, des solutions de chaque cas particulier telles qu'elles puissent s'assurer la liberté complète et le fonctionnement régulier de ce transit.

Les accords réciproques entre les organes douaniers des deux Etats entreront en vigueur immédiatement après leur confirmation par l'échange des notes entre les deux Gouvernements.

(L. S.) A. Alexandris. (L. S.) J. Balougdjitch.

c) Protocoles concernant la Zone franche serbe à Salonique; signés à Belgrade, le 11 octobre 1928.

*Protocole A.*

LL. EE. MM. Veniselos, Président du Conseil des Ministres de la République Hellénique, et Choumenkovitch, Ministre des Affaires Etrangères par intérim du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, conviennent que les questions du fonctionnement de la Zone Franche Serbe (serbo-croate-slovène) à Salonique et en général du transit et du trafic serbe-croate-slovène, seront régies par la Convention de 1923 et les protocoles y annexés:

En vue de préciser la manière d'appliquer certaines clauses de la Convention de 1923 et de ses protocoles, et de régler certains points de détail dont le règlement ultérieur était prévu dans les actes de 1923, le Gouvernement Hellénique avait communiqué au Gouvernement Serbe-Croate-Slovène, le 1-er juin 1926, cinq projets de protocoles additionnels.

Le Gouvernement Serbe-Croate-Slovène déclare qu'il sera à même de communiquer au Gouvernement Hellénique dans 20 jours s'il est d'accord sur le contenu de tous ces projets ou de certains d'entre eux, auquel cas il sera procédé à la signature immédiate de deux au sujet desquels on est d'accord. Au cas où le Gouvernement Serbe-Croate-Slovène aurait des modifications à proposer sur ces projets ou sur certains d'entre eux, il sera de suite procédé à un échange de vues directs et si besoin en est par l'intermédiaire d'une commission composée de deux ou plusieurs fonctionnaires diplomatiques, assistés d'experts, qui

fera son rapport dans trois semaines, en vue d'une entente rapide sur ces points. Les protocoles signés seront de suite mis en vigueur par l'approbation réciproque des deux Gouvernements, donnée sous la forme de notes échangées.

Il est toutefois d'ores et déjà convenu :

que la Zone serbe-croate-slovène pourra être utilisée que par le transit et le trafic serbe-croate-slovène à l'exclusion de toutes marchandises de provenance ou à destination d'autres pays, étant entendu que les marchandises serbes-croates-slovènes pourront être exportées en Grèce à travers la Zone serbe-croate-slovène (et vice-versa).

que les navires contenant des cargaisons en tout ou en partie destinées à la Zone serbe-croate-slovène seront préalablement astreints aux formalités sanitaires, nécessaires auprès des autorités helléniques en vue de la libre pratique.

que la «manipulation» dont traite l'Article 5 de la Convention de 1923 est entendue dans le sens technique du terme et n'implique nullement la fabrication.

que la franchise douanière des denrées et matières dont traite l'Article 5 alinéa 3 de la Convention de 1923 ne s'applique qu'aux seuls produits destinés à être consommés dans l'enceinte même de la Zone serbe-croate-slovène.

qu'il sera procédé à la conclusion de la Convention concernant l'établissement des gares-frontières communes prévues par l'Article I du Protocole A, annexé à la Convention de 1923.

Enfin, considérant que la valeur de tous accords conclus ou à conclure dépend pour une large part du degré de mutuelle confiance et de cordialité qui caractérisera les rapports généraux des deux pays, les deux Parties conviennent également que, simultanément avec la signature des protocoles additionnels, il sera procédé à la conclusion d'un pacte d'amitié et de règlement pacifique de tous différends. Ce pacte sera d'une durée de 5 ans et aussi large que possible quant au contenu.

Fait à Belgrade de 11 octobre 1928 en deux exemplaires identiques remis à chacun des deux signataires.

J. Choumenkovitch. E. K. Veniselos.

### *Protocole B.*

#### I.

Chaque fois où il y aurait une plainte du Gouvernement Serbe-Croate-Slovène portant soit sur les retards ou entraves attribués par ce dernier à l'administration de la voie ferrée de Guevgheli-Salonique, soit sur les facilités d'ordre commercial, accordées en vue de favoriser le transit serbe-croate-slovène, le Gouvernement Serbe-Croate-Slovène pourra faire appel à l'arbitrage ex aequo et bono d'un arbitre qui, nommé par les deux Gouvernements respectifs, aura pour mission de statuer dans chaque cas concret susénoncé. Cet arbitre, désigné d'avance, aura un mandat toujours d'un an. Cet arbitre aura à se prononcer sur

la question de savoir si la plainte formulée par le Gouvernement Serbe-Croate-Slovène était fondée, cas dans lequel l'administration des chemins de fer helléniques se conformerait aux recommandations de l'arbitre.

S. E. M. Choumenkovitch ayant soulevé la question de voir rembourser par la Grèce la somme de 20.000.000 frs. français versée à la Compagnie des chemins de fer orientaux, S. E. M. Veniselos s'est réservé d'examiner, rentré à Athènes, cette demande, dans un esprit amical et d'équité, n'ayant pas ici les données nécessaires du problème.

## II.

Les deux signataires s'engagent d'accélérer chez leurs administrations respectives la solution des questions pendantes, à savoir S. E. M. Veniselos la levée des séquestres et mesures exceptionnelles ayant frappé la fortune des ressortissants serbes-croates-slovènes en Grèce, et S. E. M. Choumenkovitch la solution des questions de réquisition ou autres réclamations analogues des sujets helléniques en suspens.

Fait à Belgrade, en doubles exemplaires, le 11 octobre 1928.

J. Choumenkovitch. E. K. Veniselos.

### d) Protocole du Service du Port

ayant pour but de préciser la manière d'appliquer les dispositions de la Convention du 10 mai 1923, concernant la Zone Libre Serbe à Salonique 33).

#### *Article premier.*

Les navires chargés arrivant de l'étranger dans la Zone Libre Serbe peuvent aborder au port de cette Zone et décharger les marchandises sans aucun avis préalable ni contrôle ou surveillance des autorités grecques du Port, douanières ou autres.

De même les navires qui viennent prendre de cette Zone les marchandises destinées à l'étranger, peuvent procéder au chargement des marchandises sans aucun contrôle de la part des autorités grecques (Art. 8 du Protocole «C»).

Le navire à destination de la Zone Libre Serbe arrivé dans la rade de Salonique, doit se faire reconnaître par les signaux conventionnels (le jour à la lettre «Z» du code international, la nuit, à la leur blanche surmontée de rouge à 2 m. de distance).

A ces signaux les autorités de Port de Salonique et de la Zone Libre Serbe sauront que le navire est destiné à cette Zone.

#### *Article 2.*

Néanmoins les navires ayant à Salonique à pratiquer seulement avec la Zone Libre Serbe seront astreints d'accomplir auprès des autorités

33) Službene Novine, No. 90, 17. April 1929.

helléniques avant d'accoster à la Zone Libre Serbe les formalités suivantes:

Afin de se renseigner sur l'état de santé d'un tel navire un organe du Service Sanitaire du Port de Salonique se rendra à bord de celui-ci. Le capitaine du navire sera tenu de lui soumettre la patente de santé de son navire. En outre il sera tenu, si ledit organe du Service Sanitaire l'exige, de lui faire une déclaration relative à l'état sanitaire du navire au cours de son voyage, le tout conformément à la Convention Sanitaire Internationale de 1926. Il est entendu que cette déclaration ne portera pas sur le contenu, l'origine, le genre, le nombre, etc. de la cargaison.

S'il résulte de la patente de santé que le navire vient d'un port qui n'est pas déclaré atteint ou bien si d'après les déclarations du capitaine susmentionnées le navire ne peut être considéré comme suspect ou infecté au sens de ladite Convention Sanitaire il pourra, sans aucune autre formalité et sans aucune inspection de la cargaison, accoster et décharger librement dans la Zone Libre Serbe.

Si le navire destiné à la Zone Libre Serbe, d'après sa patente de santé, vient d'un port déclaré atteint ou bien si à la suite des cas de maladie survenus au cours de son voyage, le Service Sanitaire du Port le considère comme infecté ou suspect, le débarquement de marchandises se trouvant à bord de celui-ci dans la Zone Libre Serbe et leur transit à travers cette Zone ne peuvent être prohibés. Les seules mesures qu'il soit permis de prescrire vis-à-vis de la marchandise sont celles prévues par l'art. 17 de la Convention Sanitaire Internationale précitée. Ces mesures ne doivent en aucun cas retarder le débarquement immédiat des marchandises.

Il reste entendu que le chef du Service Sanitaire du Port dans les cas où il s'agit d'un navire considéré comme infecté ou suspect, doit aviser le fonctionnaire préposé au service maritime de la Zone Libre Serbe dans un délai de deux heures des mesures de précaution prévues ci-haut qu'il entend prendre. Ce délai passé on pourra procéder au débarquement des marchandises toute la responsabilité incombant au chef du Service Sanitaire.

### *Article 3.*

Une fois accosté à la Zone Libre Serbe lesdits navires auront à remplir auprès des autorités helléniques seulement les formalités suivantes:

1° Remise (dans les 24 heures de leur arrivée) d'un manifeste de leur cargaison tel qu'il est prévu par l'art. 9 du Protocole «C» de la Convention de 1923.

2° Remise au Capitaine du Port de Salonique d'une copie du rôle de l'équipage se trouvant à bord du navire. Après cette formalité les membres de l'équipage pourront librement circuler en dehors de la Zone Libre Serbe, dans le port et dans la ville de Salonique, sous les mêmes

conditions que les équipages d'autres navires se trouvant dans le Port de Salonique.

Une autre copie de ce rôle sera remise en même temps au fonctionnaire compétent de la Zone Libre Serbe.

3<sup>o</sup> Présentation au Capitaine du Port de Salonique de l'original du rapport de mer rédigé par le capitaine du navire. Il est entendu que ce rapport ne saura porter sur des questions touchant l'origine, le genre, la nature, etc. de la cargaison étant donné que les renseignements sur la cargaison devant être communiqués aux autorités helléniques sont limités à ceux contenus dans le manifeste prévu ci-haut. Copie du rapport sera en même temps remise, à titre de renseignement, à la Zone Libre Serbe.

Il est entendu que l'accomplissement de ces formalités ne peut entraver ni retarder d'aucune façon le débarquement de la cargaison.

#### *Article 4.*

Les formalités, auxquelles sera soumis, au départ, auprès des autorités helléniques un navire ayant fait à Salonique des opérations commerciales, seulement avec la Zone Libre Serbe, consisteront seulement dans la remise et le visa du manifeste, prévu par l'art. IV, alinéa 4, de la Convention de 1923 et rédigé comme il est prévu à l'art. 9, alinéa 2, du Protocole «C» et dans le visa ou la délivrance, si besoin en est, de la patente de santé.

#### *Article 5.*

Les navires ayant une cargaison mixte destinée en parti pour la Zone Libre Serbe et en partie pour la Zone Franche ou le port douanier de Salonique, et désirant commencer ses opérations commerciales en premier lieu avec la Zone Libre Serbe, devront se faire reconnaître lors de leur arrivée dans la rade de Salonique par les signaux prévus à l'art. 1<sup>er</sup>, alinéa 3 de la présente Convention. Dans ce cas, ils seront traités, en ce qui concerne l'admission en libre pratique dans la Zone Libre Serbe et l'accomplissement des autres formalités, comme il est prévu par les articles 2 et 3 du présent Protocole pour les navires ayant à pratiquer seulement avec cette Zone.

Un navire ayant une cargaison mixte et désirant faire des opérations commerciales avec la Zone Libre Serbe, après en avoir déjà fait dans la Zone Franche Hellénique ou dans le port douanier de Salonique ne sera de ce chef tenu de remplir auprès des autorités helléniques que la formalité de remise du manifeste des marchandises déchargées ou chargées à la Zone Libre Serbe, rédigé comme il est prévu à l'art. 9 du Protocole «C» de la Convention de 1923.

#### *Article 6.*

Le pilotage en dehors de la Zone Libre Serbe des navires avec des marchandises en tout ou en partie à destination ou en provenance de

cette Zone est soumis aux mêmes conditions que celles établies pour tous les autres navires qui arrivent, partent ou se déplacent dans le Port ou dans la rade. Dans la Zone Libre Serbe le pilotage sera effectué par les pilotes grecs jusqu'à leur place dans la Zone Libre Serbe sans qu'ils aient droit à une rémunération additionnelle pour le pilotage dans la Zone Libre Serbe.

Dans ce dernier cas, le pilote en chef s'entend à temps avec le fonctionnaire compétent préposé au Service Maritime de la Zone Libre Serbe sur la place qui sera assignée au navire attendu. Chaque fois où la Zone Libre Serbe attendra l'arrivée d'un navire devant effectuer des opérations commerciales seulement avec cette Zone, cette dernière tâchera d'en aviser si possible la capitainerie du Port 24 heures avant l'arrivée du navire.

Si par manque de place dans la Zone Libre Serbe le navire doit rester provisoirement en dehors de cette Zone, le capitaine du Port lui assignera une place dans le Port de Salonique où il restera jusqu'à ce qu'une place soit disponible dans la Zone Libre Serbe. En attendant il pourra procéder au chargement ou déchargement du navire à l'aide des mahonnes et sous la surveillance organisée par la douane hellénique en se conformant aux règles sur le mouvement dans le Port.

#### *Article 7.*

Pour faciliter les opérations commerciales à travers la Zone Libre Serbe, il est convenu que :

a) Les navires accostés au môle de la Zone Libre Serbe pourront aussi effectuer le chargement et le déchargement de la cargaison à l'aide des mahonnes du côté de la mer.

b) Les navires accostés à la Zone Libre Serbe ayant des marchandises pour la Zone Franche de Salonique pourront décharger cette marchandise avec les mahonnes et la transporter dans la Zone Franche de Salonique jusqu'au moment où le navire aura fini le déchargement de la cargaison destinée pour la Zone Libre Serbe.

Le chargement s'effectuera de la même manière.

c) Les navires accostés à la Zone Franche de Salonique ayant des marchandises pour la Zone Libre Serbe pourront décharger ces marchandises à l'aide des mahonnes jusqu'au moment où le navire aura fini le déchargement de la cargaison destinée pour la Zone Franche de Salonique.

Le chargement s'effectue de la même manière.

Toutes ces opérations seront accomplies sous la surveillance des agents de la douane hellénique et en se conformant aux règles sur le mouvement dans le Port.

#### *Article 8.*

Dans le cas où un navire ayant à bord des marchandises destinées à la Zone Libre Serbe aurait à décharger des poids lourds dépassant la force élévatrice des grues circulant dans la Zone Libre Serbe, ce navire

pourra, après autorisation du capitaine du Port, accoster au quai du môle pour le déchargement desdits poids.

Ces facilités seront accordées pour un délai de cinq ans à partir de l'approbation du présent Accord.

#### *Article 9.*

Un navire se trouvant dans la Zone Libre Serbe est soumis quant à la police et la justice aux lois, règlements et ordonnances émanant des autorités compétentes helléniques et applicables dans toute l'étendue du Port de Salonique.

Toutefois le navire se trouvant dans la Zone Libre Serbe sera soumis au règlement de cette Zone pour ce qui concerne le pilotage, le mouillage, accostage, l'amarrage, l'éclairage, le chargement et déchargement des navires, l'incendie, le mouvement, etc. A cet effet le fonctionnaire préposé au Service Maritime de la Zone Libre Serbe devra élaborer un règlement en conformité avec les règlements relatifs à ce sujet, et en vigueur dans le Port de Salonique, qui s'appliquera dans cette Zone. Ce règlement doit être communiqué au capitaine du Port de Salonique qui aura le droit de demander dans le délai d'un mois, la modification des dispositions qu'il considère comme contraires aux règlements en vigueur pour le Port de Salonique et comme susceptibles d'entraver le fonctionnement régulier de celui-ci. Si aucune objection ne sera faite dans ce délai, le règlement entrera en vigueur et les autorités de la Zone Libre Serbe pourront procéder à son application. La même procédure sera appliquée en cas d'un changement du règlement en question.

Dans le cas où le dit capitaine du Port formerait des objections que la Direction de la Zone Libre Serbe considère comme contraires à la Convention de 1923 et des présents Protocoles ou entravant le fonctionnement régulier de la dite Zone, elle pourra faire appel à l'arbitre prévu par le Protocole Final.

La même procédure sera applicable en cas d'un changement du Règlement en question.

Pour ce qui est de l'organisation du service intérieur de la Zone Libre Serbe elle est du ressort exclusif de l'administration de cette Zone.

#### *Article 10.*

Conformément à l'art. 9 du présent Protocole, la Direction de la Zone Libre Serbe n'accomplira aucun acte de police sur les terre-pleins ou l'eau comprise dans ses limites, ou les navires, chalands, canots, etc. y stationnés. En cas de besoin elle se référera au capitaine du Port et lui prêtera le concours nécessaire.

Est excepté le cas de flagrant délit et celui des personnes circulant dans la Zone Libre Serbe sans avoir l'autorisation nécessaire. Dans ces deux cas les gardiens de la Zone pourront arrêter les personnes concernées sous condition formelle qu'ils les remettront immédiatement de jour ou de nuit à la Police du Port. Dans ce but, on informera la capi-

tainerie du Port par téléphone ou autrement pour qu'elle envoie les hommes nécessaires.

*Article 11.*

Dans le cas où le capitaine du Port de Salonique jugera que suivant les conventions et usages internationaux la présence d'une force armée est nécessaire à bord de navires stationnées dans la Zone Libre Serbe, cette force sera envoyée par le capitaine du Port qui en avertira la Direction de la Zone. Toutes les fois que le capitaine d'un navire s'adressera à la Direction de la Zone Libre Serbe pour lui demander un secours pour des questions de police, elle le dirigera pour obtenir ce secours au capitaine du Port.

*Article 12.*

Les gardiens de la Zone Libre Serbe peuvent être vêtus d'une façon uniforme mais leur habillement ne doit pas être celui de militaires ou de marins. Ces personnes ou autres du personnel de cette Zone ne peuvent appartenir au cadre actif de l'armée ou de la marine.

*Article 13.*

Les gardiens de nuit et eux seuls pourront être armés du révolver. Dans ce but les gardiens auront à leur disposition jusqu'à 10 révolvers et des munitions en proportion.

*Article 14.*

Les gardiens ci-dessus mentionnés ne se serviront de leurs révolvers que dans le cas d'une extrême nécessité et plutôt dans un but d'intimidation et s'ils n'ont pas le temps d'appeler la force armée de la capitainerie du Port. Dans ce cas le capitaine du Port doit être averti le plus tôt possible des conditions dans lesquelles le gardien a été obligé de recourir à son arme. Aussitôt que ce sera possible, ou le lendemain, si l'événement a eu lieu pendant la nuit, un rapport écrit et détaillé sera adressé au capitaine du Port.

Les gardiens de nuit de la Zone Libre Serbe et les gardiens du quai de la Zone Libre seront munis d'un sifflet spécial, pour qu'un signal d'un gardien de la Zone Libre Serbe soit facilement transmis jusqu'à la station de police du Port.

Dans ces cas, un officier ou sous-officier de la capitainerie du Port se rendra à la Zone Libre Serbe avec un contingent de marins armés.

*Article 15.*

Conformément à l'art. II de la Convention de 1923 la Zone Libre Serbe est soumise aux lois helléniques en ce qui concerne la justice.

Il est toutefois entendu que les fonctionnaires de la Zone Libre Serbe ne pourront être traduits devant les autorités helléniques que pour les actes qui n'entrent pas dans leurs attributions officielles.

Dans ces cas, les autorités judiciaires helléniques s'adresseront par l'entremise du capitaine du Port à la Direction de la Zone Libre Serbe qui sera tenue de faire paraître devant ces autorités toute personne appartenant à son personnel. La Direction de la Zone Libre Serbe sera en même temps informée des motifs de cette intervention de l'autorité judiciaire.

Il est bien entendu que dans ces cas les dites autorités pourront procéder à une enquête en ville, au bureau du capitaine du Port ou dans la Zone Libre Serbe. Dans ce dernier cas la Direction de cette Zone mettra à leur disposition un bureau convenable et leur prêtera son concours.

*Article 16.*

Dans le cas exceptionnel où un paquebot à passagers entrerait dans la Zone Libre Serbe ou y accosterait, ce paquebot sera soumis au même contrôle et à la même surveillance par les autorités du Port qu'un paquebot stationné dans la Zone Franche ou le Port douanier. Mais quant aux marchandises ce navire procédera en pleine liberté aux opérations de chargement ou de déchargement comme s'il s'agissait d'un cargo.

La règle sera que des navires ayant à bord des passagers auront à les débarquer avant qu'ils entrent dans la Zone Libre Serbe.

Dans le cas prévu par l'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article l'embarquement des passagers, visiteurs, agents, etc. aura lieu par mer et par la station spéciale de police du Port, c'est à dire par la même voie par laquelle s'effectue actuellement la communication avec de pareils navires stationnés dans la Zone Libre.

*Article 17.*

Seulement le fonctionnaire préposé au Service Maritime de la Zone Libre Serbe ou son remplaçant immédiat aura le droit de se rendre librement de nuit ou de jour par voie de mer ou de terre chez le capitaine du Port ou à bord des navires stationnés en dehors des limites de la Zone Libre Serbe mais à destination de celle-ci sans passer par la station de la police du Port et sur présentation d'un laissez-passer signé par le capitaine du Port.

*Article 18.*

Le sens exact de l'article IV (alinéa 2) de la Convention de 1923 est qu'en cas d'absence du capitaine du Port, son remplaçant immédiat pourrait se rendre librement en cas de besoin à la Zone Libre Serbe.

*Article 19.*

La Zone Libre Serbe ne mettra aucun obstacle au départ d'un navire y stationné, hors le cas où ce navire ne lui a pas versé les droits de port, de quai, d'outillage ou autres charges pareilles fixées d'avance au profit du fisc du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes. Dans un tel cas, la Direction de la Zone Libre Serbe en donnera un avis par écrit au

capitaine du Port, qui sera obligé d'empêcher le départ du navire jusqu'à ce qu'il règle le compte en question.

Sous réserve du cas prévu dans l'alinéa précédent les autorités helléniques ne feront aucun obstacle au départ d'un navire ayant fait les opérations commerciales seulement dans la Zone Libre Serbe s'il a accompli auprès des autorités helléniques toutes les formalités prévues par l'art. 4 de ce Protocole et s'il a versé les droits qu'il serait tenu d'acquitter.

Sont exceptés les cas ayant trait à l'exercice de la justice réservée aux autorités helléniques en vertu de l'art. II de la Convention de 1923.

*Article 20.*

Dans le cas où la patente de santé des navires pratiquant avec la Zone Franche Hellénique devrait être munie d'un visa du consul hellénique du Port de départ, cette même formalité sera requise pour les navires pratiquant avec la Zone Libre Serbe.

Comformément à la pratique existante en dehors de ce visa aucun autre visa ni formalité auprès des consulats helléniques du Port de départ ne sera exigé.

*Article 21.*

Une ligne téléphonique directe sera installée entre le bureau du capitaine du Port et celui de la Direction de la Zone Libre Serbe.

Les frais de l'établissement et de l'entretien de cette ligne seront supportés par la Zone Libre Serbe.

*Article 22.*

L'emploi de la télégraphie ou téléphonie sans fil comme aussi l'émission ou réception des signaux de toute sorte ne sera pas permis dans la Zone Libre Serbe.

Pour ce qui concerne la correspondance par signaux entre les organes de la Zone Libre Serbe et les navires mouillés dans la rade ou dans le Port et destinés à la Zone Libre Serbe elle ne pourra s'effectuer qu'à l'aide des signaux du Code international pendant le jour et à l'aide des signaux de Morse pendant la nuit.

*Article 23.*

Ne seront pas installés dans la Zone Libre Serbe des feux utiles à la navigation ou utiles au trafic ou aux travaux de cette Zone, mais nuisibles à la navigation sans l'autorisation du capitaine du Port.

*Article 24.*

Toute la propriété de la Zone Libre Serbe située dans celle-ci (constructions, canots, installations) sera dûment inscrite comme telle dans les livres des autorités compétentes grecques. Aucune taxe ne sera perçue du fait de cette inscription.

Exception sera faite pour les canots et autres objets navigables employés au service de la Zone Libre Serbe lesquels pourront être enregistrés et inscrits dans leurs Ports d'attache appartenant au Royaume des Serbes, Croates et Slovènes. Toutefois le nombre de ces objets navigables ne saura dépasser celui de: 3 canots automobiles et 2 canots de sauvetage. Leur liste ainsi que tous les changements éventuels y apportés, sera communiquée, à titre de renseignement, à la Direction hellénique du Port de Salonique. Il est expressément convenu que ces embarcations ne circuleront pas en dehors de la rade de Salonique sans une autorisation préalable du capitaine du Port de Salonique.

*Article 25.*

La Direction de la Zone Libre Serbe et les entrepreneurs, travaillant dans les limites de cette Zone auront le libre choix dans l'engagement des ouvriers et les privilèges d'ordre pécunier existants ou à établir au profit de ces derniers ou de leurs organisations professionnelles, ne seront pas applicables dans les limites de la Zone Libre Serbe (art. 11 du Protocole «C»).

En vue de résoudre les différends relatifs à l'exécution du contrat de travail conclu entre les ouvriers du Port d'une part et la Direction de la Zone Libre Serbe d'autre part, une commission mixte sera instituée de la manière suivante: Les ouvriers ou leur syndicat nommeront un délégué et la Zone Serbe l'autre. Les deux délégués éliront d'un commun accord le troisième arbitre, et à défaut d'accord le troisième arbitre sera désigné à tour de rôle par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Salonique et la Chambre de Commerce Serbe-Croate-Slovène à la même ville. Le troisième arbitre devra être dans tous les cas de nationalité hellénique. Les décisions de cette commission seront obligatoires pour les deux Parties.

*Article 26.*

Le Gouvernement hellénique s'engage de procéder dans le plus bref délai aux travaux nécessaires pour faire cesser l'écoulement des eaux par le torrent traversant la Zone Libre Serbe sous forme de déplacement dudit torrent, et si cela ne peut avoir lieu le Service Hellénique compétent et la Direction de la Zone Libre Serbe procéderont en commun à l'étude technique de cette question pour proposer la meilleure solution en tenant compte aussi de l'aspect financier de la question.

La Zone Libre Serbe sera admise à l'utilisation de conduits d'eau, d'électricité, du gaz, etc. aux mêmes conditions que la Zone Franche Hellénique.

Genève, le 17. Mars 1929.

(L. S.) Dr. K. Koumanoudi, m. p.

(L. S.) A. Carapanos, m. p.

e) Protocole concernant le Service Ferroviaire et ayant pour but de préciser la manière d'appliquer les dispositions de la Convention du 10 mai 1923 concernant la Zone Libre Serbe à Salonique<sup>34</sup>).

Afin d'assurer au commerce de transit serbe-croate-slovène un transport régulier et plus rapide, les deux Parties Contractantes se mettent d'accord:

*Article premier.*

D'accepter la mise en vigueur immédiate d'un service de transport commercial direct entre «Salonique-Zone Libre Serbe» et le réseau S. C. S. par les gares-frontières Gréco-Serbes-Croates-Slovènes et vice-versa suivant les clauses de la Convention de Berne du 23 octobre 1924 et pour autant que lesdites clauses n'ont pas été dérogees par la Convention du 10 mai 1923 et par les présents protocoles.

*Article 2.*

Afin d'assurer un transport rapide pour Salonique des marchandises provenant de Djevdjeli et vice-versa et dans des laps de temps inférieurs à ceux prévus dans l'article 8 du protocole «A» de la Convention du 8 mai 1923, les deux directions des chemins de fer établiront d'un commun accord des horaires d'été et d'hiver, dans lesquels en dehors des autres trains pour le service du commerce serbe en transit, seront prévus au moins deux trains directs entre Djevdjeli-Gare de Salonique et vice-versa, qui correspondront avec d'autres trains réguliers sur le réseau Djevdjeli-Skoplje et au-delà.

Le trajet de ces trains entre Djevdjeli et la gare de Salonique ne sera en aucun cas supérieur à celui établi par les Conférences des Chemins de fer internationales prévues pour le service international des marchandises par wagons complets publié dans l'indicateur respectif.

Ce train direct sera tel quel (voir l'art. 6 al. 1 du présent Protocole), dans les 60 minutes qui suivront son arrivée à la gare de Salonique, expédié comme train-navette dans la Zone Libre Serbe.

Ce train-navette sera accompagné d'un exemplaire de la feuille de charge ayant servi au train direct dont ce train-navette est la continuation. Cette feuille de charge sera remise avec les autres papiers au Bureau d'Expédition ferroviaire de la Zone Libre Serbe.

De même le train-navette arrivant de la Zone Libre Serbe sera tel quel (voir l'art. 6, al. 1) dans les 60 minutes qui suivront son arrivée à la gare de Salonique, expédié comme train direct à Djevdjeli accompagné d'un exemplaire de la feuille de charge ayant servi au train-navette dont ce train direct est la continuation. Cette feuille de charge sera remise avec les autres papiers à la gare-frontière serbe-croate-slovène.

Par les trains directs seront transportés en premier lieu le bétail et les marchandises périssables ou sujettes à détérioration, et dans le cas où il y aurait disponibilité de poids, seront transportes aussi d'autres

<sup>34</sup>) Službene Novine, No. 90, 17. April 1929.

marchandises ou wagons vides de préférence ceux destinés pour la Zone Serbe ou provenant de celle-ci.

L'excédent de charge sera transporté par les trains facultatifs à prévoir dans les horaires. Le trajet de cette charge de Djevdjeli jusqu'à la Zone Libre Serbe (ou vice-versa) ne peut excéder une durée de 8 heures.

#### *Article 3.*

Conformément à l'art. 4 du Protocole «A» de 1923 les horaires des trains directs entre Djevdjeli-Salonique gare seront établis aux conférences internationales pour l'établissement des horaires internationaux des trains de marchandises de façon à correspondre aux trains entre Djevdjeli-Skoplje.

Les horaires des trains-navettes circulant en nombre suffisant entre la gare de Salonique et la Zone Libre Serbe (et vice-versa) seront établis d'un commun accord entre la direction régionale des chemins de fer helléniques et la direction de la Zone Libre Serbe.

#### *Article 4.*

Dans le cas où la station de Djevdjeli ou la Zone Libre Serbe aurait à effectuer de grosses expéditions de marchandises ou en attendrait la réception et qui ne pourraient être transportées par les trains facultatifs annoncés pendant ce jour, elles devront avertir le représentant des chemins de fer hellénique à Djevdjeli ou bien la gare de Salonique cinq heures avant le départ prévu du train facultatif s'il s'agit d'un chargement provenant de la Zone Libre Serbe, et huit heures s'il s'agit d'un chargement, provenant de la station de Djevdjeli.

Dans le cas où on attendrait l'arrivée d'un navire le fonctionnaire compétent du Bureau d'Expédition ferroviaire «Salonique-Zone Libre Serbe» avertira à temps la gare de Salonique pour qu'on puisse diriger les wagons nécessaires vides vers la Zone Libre Serbe.

#### *Article 5.*

1. Dans le cas où les chemins de fer helléniques se trouveraient dans l'impossibilité de faire le transport annoncé, par suite de manque de locomotives ou de personnel, ils seront tenus, deux heures au moins avant le départ du train, de demander, à la station de Djevdjeli, de leur fournir une locomotive avec le personnel nécessaire pour le transport du chargement destiné pour la Zone Libre Serbe.

2. S'il s'agit des transports de la Zone Libre Serbe vers Djevdjeli les chemins de fer helléniques sont tenus de demander ce renfort à la gare serbe-croate-slovène de Djevdjeli huit heures avant le départ du train.

3. Dans les cas prévus par le présent article au personnel S. C. S. pendant la circulation du train sera adjoint un pilote hellène qui sera responsable pour la sécurité de la marche du train; le personnel S. C. S. sera responsable pour le freinage du train.

4. Les manoeuvres des trains dans les gares intermédiaires par le personnel des S. C. S. sont prohibées sauf en cas de besoin.

*Article 6.*

1. Les chemins de fer helléniques sont tenus de remettre les chargements reçus soit de la Zone Libre Serbe pour la station de Djevdjeli, soit de la station de Djevdjeli, pour la Zone Libre Serbe, tels quels, sans classement de la charge.

2. Dans les cas prévus au 2<sup>ème</sup> alinéa de l'art. 3 du Protocole «C» annexé à la Convention de 1923, la Zone Libre Serbe ou la station de Djevdjeli, pourra faire accompagner les transports par un convoyeur, mais la responsabilité de la sécurité du transport incombera aux chemins de fer helléniques jusqu'à leur remise à Djevdjeli ou à la Zone Libre Serbe.

3. Dans le cas où on constaterait aux gares intermédiaires le manque ou la lésion des plombs sur les wagons les autorités helléniques se borneront à apposer leurs plombs sans procéder à une vérification du contenu des wagons, et inscriront ce fait sur la feuille de chargement et mention sera faite aussi sur le bordereau de remise. A l'arrivée de ces wagons à la gare-frontière (ou à la Zone Libre Serbe) il sera procédé comme il est prévu au protocole douanier.

4. Il est entendu que les plombs apposés aux wagons par les autorités serbes-croates-slovènes à Djevdjeli ou dans la Zone Serbe à Salonique ne pourront être enlevés sous aucun prétexte et par aucune autorité hellénique, de même qu'aucune vérification du contenu des wagons ne saurait avoir lieu même dans les cas prévus par la Convention de Berne de 1924.

*Article 7.*

1. La réception et la remise des chargements provenant de ou destinés à la Zone Libre Serbe se fera dans ladite Zone. Néanmoins la Zone Libre Serbe sera tenue de remettre les wagons en formation de train suivant les règlements en vigueur aux Chemins de fer helléniques dans la section Salonique-Djevdjeli afin qu'ils puissent être attelés sans perte de temps au train.

2. De même la station de Djevdjeli doit former les rames des wagons à destination de Salonique d'après les règlements des chemins de fer helléniques en vigueur sur la section Djevdjeli — Salonique, en plaçant séparément les wagons destinés pour la gare de Salonique et pour la Zone Libre Serbe et ces derniers en ordre tel que le règlement intérieur exigerait.

*Article 8.*

Dans le cas où la Zone Serbe serait dans l'impossibilité de recevoir des wagons qui lui seront destinés, si cette impossibilité provient de la Zone Serbe, la responsabilité pour tous dommages ou réclamations provenant de ce chef incomberait à la Zone Libre Serbe, et si elle provient de la gare de Salonique, la responsabilité en incomberait aux chemins

de fer helléniques, — le tout dans les limites prévues par le § 3 et § 10 du R. I. V. et par les Art. 11, 23, 27 et 49 de la Convention de Berne.

*Article 9.*

Dans le cas où une locomotive soit des S. C. S. soit des C. E. H. remorquant un train entre Salonique-Djevdjeli ou vice-versa se trouverait en détresse et les chemins de fer helléniques se trouveraient dans l'impossibilité d'envoyer à temps une machine de secours pour faire remorquer le train, les chemins de fer helléniques devront en demander une auxiliaire de la station de Djevdjeli et les S. C. S. sont tenus d'en procurer une à temps.

On appliquera cette disposition jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention à conclure relative aux gares communes en exécution de l'art. 1 du Protocole «A» de la Convention du 10 mai 1923.

Les frais pour ces renforts seront payés par les chemins de fer helléniques à la fin de mois selon les comptes établis par les chemins de fer S. C. S. sur la base de ses propres frais.

Dans le cas où l'administration de la Zone Libre Serbe aurait besoin d'aide à cause de l'avarie de la locomotive de manoeuvre, de l'installation d'eau, du pont tournant etc., la gare de Salonique sera tenue de la lui prêter. De même la Zone Libre Serbe sera tenue de prêter son aide à la gare de Salonique lorsque dans des cas analogues cette dernière le lui demande.

Les frais de ces aides seront supportés par celui qui les demande et seront réglés à la fin de chaque mois sur la base des frais propres.

*Article 10.*

La gare de Salonique et le Bureau d'Expédition ferroviaire de la Zone Libre Serbe prendront le soin de la réception et de l'expédition des wagons en formation de trains qui leur seront expédiés sur la base d'un règlement de signalisation, de mesure de sécurité, de vitesse des trains-navettes, échange des télégrammes etc.

Ce règlement sera établi au plus tôt d'un commun accord entre la direction régionale des C. E. H. à Salonique et le service compétent ferroviaire de la Zone.

*Article 11.*

Le personnel des chemins de fer helléniques fera pousser et fera la réception des wagons en formation de train expédiés pour la Zone Libre Serbe et vice-versa.

Le personnel des C. E. H. des trains et des locomotives une fois entrés dans la Zone Libre Serbe se trouvera sous les ordres de l'employé compétent de la Zone Serbe et ne pourra quitter la Zone avant d'avoir remis le train à l'employé compétent du Bureau d'Expédition «Salonique-Zone Libre Serbe». Il ne peut faire aucune manoeuvre et repartira par le train de retour.

*Article 12.*

La réception et la remise des trains se feront dans la Zone Serbe et sur la voie désignée à cet effet avec tous les documents qui s'ensuivent par un bordereau de remise.

La feuille de charge des trains sera faite en double tant pour les entrées que pour les sorties, et un des exemplaires restera à la Zone Serbe.

Pour les relations entre la gare de Salonique et la Zone Serbe une ligne télégraphique ou téléphonique sera construite.

Cette ligne sera provisoirement, jusqu'à la construction de la ligne télégraphique et téléphonique Zone Libre Serbe — Royaume Serbe-Croate-Slovène, prévue par le Protocole concernant le service des postes, télégraphes et téléphones, aussi jointe à la ligne télégraphique ferroviaire reliant la gare de Salonique à celle de Djevdjeli. Cet emploi ne saura durer plus d'un an.

*Article 13.*

En vue d'élaborer les tarifs ferroviaires directs en application de l'art. 5 du Protocole «A» une commission technique mixte hellénos. c. s. assistée si besoin en est par des fonctionnaires diplomatiques se réunira dans le délai de deux mois à partir de la signature du présent Protocole. Néanmoins ces tarifs seront appliqués séparément pour le parcours de chacun des deux réseaux.

Les transports entre les gares serbes-croates-slovènes et «Salonique-Zone Libre Serbe» seront expédiés avec feuilles de route directes.

Les distances kilométriques des diverses stations des S. C. S. jusqu'à la gare de Salonique seront en vigueur pour la Zone Libre Serbe, ainsi que pour la Zone Libre de Salonique.

*Article 14.*

En exécution de l'art. 5 alinéa 2 du Protocole «A» de la Convention de 1923 la Zone Libre Serbe s'engage à assurer au lieu et place de la gare de Salonique tous services commerciaux et même à encaisser les frais de transport pour tous les envois de provenance ou à destination de ladite Zone.

L'administration ferroviaire de la Zone Libre Serbe comprend le réseau situé dans cette Zone et le Bureau d'Expédition «Salonique-Zone Libre Serbe». Sous réserve des dispositions contraires du présent Protocole cette administration et l'Administration des chemins de fer helléniques appliqueront dans leurs rapports les règles contenues dans la Convention de Berne et le R. I. V. Ladite Administration exerce son activité en dehors de tout contrôle de la part des autorités helléniques et elle fait partie de l'administration de la Zone Libre Serbe.

Pour le règlement de tout différend entre la Zone Libre Serbe et l'expéditeur ou le destinataire concernant toutes sortes de dommages survenus dans la Zone Libre Serbe, soit par la faute de ses employés

soit de toute autre cause, et n'affectant en aucune manière le parcours sur les réseaux des chemins de fer helléniques, seront compétents les tribunaux de l'Etat dont relève la Zone Libre Serbe.

Le service commercial effectué par la Zone étant assuré au lieu de place de la gare de Salonique, les formulaires nécessaires aux opérations y relatives, lesquels selon le présent Protocole émaneront de la Zone, seront, après entente préalable, rédigés en français suivant les formules adoptées pour les trafics ferroviaires internationaux et porteront comme lieu d'expédition «Salonique-Zone Libre Serbe». Ils ne feront mention d'aucune autre administration et ne porteront ni sceaux, ni emblèmes nationaux de quelle nature que ce soit.

Le Bureau d'Expédition de la Zone Libre Serbe ne pourra recevoir et expédier que des marchandises provenant ou à destination des gares du Royaume des Serbes-Croates-Slovènes.

#### *Article 15.*

La remise des expéditions se fera à la Zone Serbe ou à la station de Djevdjeli par un bordereau de remise, et les formalités douanières consisteront en la remise de la feuille de transit en quadruple exemplaire.

#### *Article 16.*

Avec le montant des recettes effectuées à la Zone Serbe, tant pour l'arrivée que pour l'expédition des marchandises pour le compte des chemins de fer helléniques seront débités les S. C. S.

Le règlement des comptes entre les deux chemins de fer se fera directement et selon la Convention de Berne de 1924.

#### *Article 17.*

Le service en transit des wagons sera fait suivant le règlement international R. I. V. (édition de Perouse du 1<sup>er</sup> janvier 1925 ou celles qui la remplaceront). L'échange du matériel roulant sera fait à la station de Djevdjeli et dans la Zone Serbe sur une voie désignée à cet effet.

Le délai pour le paiement d'une indemnité prévu par le règlement commence pour les wagons qui sont remis à Djevdjeli ou dans la Zone Libre Serbe par les S. C. S. depuis le moment de leur remise avec tous les documents comptables et douaniers sur la voie désignée à cet effet et en formation de train suivant les règlements des C. E. H., pour les wagons vides ou chargés remis par les chemins de fer helléniques, depuis le moment d'arrivée du train à la station de Djevdjeli. Pour les wagons sortants depuis le moment de leur remise dans la Zone, et pour les wagons rentrant dans la Zone depuis le moment de la remise du train.

Les bordereaux de transit des wagons seront signés par le chef de la gare de Djevdjeli et par le représentant des C. E. H. De même dans la Zone Libre Serbe les «transits» des wagons seront signés par le fonctionnaire ferroviaire compétent de la Zone d'après les règlements R. I. V. et l'échange des wagons se fera sur les voies qui seront désignées à cet effet.

*Article 18.*

La gare de Salonique doit chaque jour jusqu'à 16 heures faire connaître à la Zone Serbe le nombre des wagons S. C. S. vides par catégorie, et doit les mettre à sa disposition.

De même la Zone Serbe doit faire connaître à la gare de Salonique jusqu'à 18 heures le nombre de wagons dont elle a besoin ainsi que la façon dont le restant sera disposé.

Dans le cas où le nombre des wagons S. C. S. n'est pas suffisant pour les besoins de la Zone, le fonctionnaire compétent de la Zone demandera à la station de Salonique jusqu'à 18 heures de prêter si possible à la Zone le nombre des wagons autres que S. C. S., dont elle a besoin. Si la gare de Salonique ne dispose pas de tels wagons, la Zone sera tenue de les demander à la gare de Djevdjeli.

Si l'on constate un excédent des wagons vides S. C. S., ces wagons seront dirigés vers le réseau S. C. S. ou garés pour les besoins de la Zone Libre Serbe (pour pas plus de 3 jours) ou mis à la disposition de la gare de Salonique pour ses propres besoins suivant les dispositions données par la Zone Libre Serbe qui devront être communiquées à la gare de Salonique jusqu'à 18 heures.

Vu les conditions techniques actuelles, la Zone Libre Serbe ne demandera pas à la gare de Salonique de garer les wagons qu'en cas de nécessité absolue.

Si la Zone attendait l'arrivée des navires d'un grand chargement et si elle avait besoin de ce chef d'un grand nombre de wagons vides, la Zone avertira à temps la Direction régionale des Chemins de fer helléniques de la situation. Les Chemins de fer S. C. S. seront autorisés à envoyer un nombre suffisant de wagons vides vers la Zone Libre Serbe et les Chemins de fer helléniques seront tenus de les transporter et de les garer (pour pas plus de 3 jours).

Dans les cas où conformément à ce qui précède des wagons seraient garés sur la demande de la Zone Libre Serbe, les Chemins de fer helléniques seront exemptés d'une location prévue par le règlement R. I. V. pendant le temps où les wagons vides resteront immobilisés sur les voies de garage.

*Article 19.*

Tant que les installations nécessaires n'auront pas été aménagées par la Zone Libre Serbe, le nettoyage et la désinfection des wagons ayant transporté le bétail et la viande continueront à être effectués comme jusqu'à présent par la gare de Salonique aux frais des Chemins de fer S. C. S.

Toutefois cette obligation de la gare de Salonique cessera à l'expiration d'un délai d'un an à partir du jour où le déchargement du bétail commencera dans la Zone Libre Serbe.

*Article 20.*

Dans le cas d'interruption des communications les C. E. H. doivent aviser tout de suite la station de Djevdjeli et la Zone Serbe du fait de

l'interruption du moment où elle s'est produite et de sa durée probable et dans le cas où une interruption de plus de 3 jours serait prévue, les C. E. H. sont obligés de demander du renfort aux Chemins de fer S. C. S. pour le rétablissement des communications.

Les frais occasionnés par ces renforts en tant qu'ils ont été donnés sont à la charge des C. E. H.

Cette procédure ne sera pas applicable aux voies de raccordement reliant la gare de Salonique à la Zone Serbe qui doivent de jour et de nuit être en bon état comme il est prévu à l'alinéa 1 de l'article 9 du Protocole «A» de la Convention du 10 mai 1923.

#### *Article 21.*

Les deux administrations des Chemins de fer intéressés procéderont sans délai à la conclusion de l'accord prévu par l'alinéa 3 de l'article 6 et par l'alinéa 2 de l'article 2 du Protocole «A».

Dans le cas d'un accident dans les gares frontières ou dans la Zone Libre Serbe où le personnel des deux administrations ferroviaires est impliqué, une commission mixte composée de représentants des administrations des Chemins de fer helléniques et serbes-croates-slovénes, sera tenu de constater la responsabilité et la faute dans le cas concret.

#### Annexe

En exécution de l'article 2 du Protocole «A» et de l'article 6, alinéa 4 du Protocole «C» de la Convention du 10 mai de 1923, il est provisoirement convenu ce qui suit:

#### *Article 1.*

En attendant la construction d'une gare-frontière commune les Chemins de fer S. C. S. donneront, dans la gare de Djevdjeli, toute facilité pour l'aménagement et le fonctionnement des bureaux nécessaires aux C. E. H. pour le service de commerce en transit et accorderont toute protection et aide aux employés grecs dans l'accomplissement de leur devoir.

Tout mouvement, ou entrée ou sortie des trains qui circulent entre Salonique-Djevdjeli et vice-versa sera réglé dans ladite gare par les employés S. C. S. et la réception et la remise des trains provenant de Salonique se fera sur des voies spéciales désignées d'avance.

Toute modification doit être communiquée par écrit et à temps aux représentants des Chemins de fer helléniques afin que la gare voisine des chemins de fer helléniques puisse en être avertie.

La voie libre pour les trains circulant entre Salonique-Djevdjeli et vice versa sera donnée par le représentant des Chemins de fer helléniques après permission écrite de chef de gare S. C. S.

Les manoeuvres pour la formation des trains pour Salonique, d'après les règlements des C. E. H. en vigueur sur le tronçon Djevdjeli

— Salonique seront exécutées par les S. C. S. et les poids de chargement remorqués par les locomotives seront donnés par les C. E. H.

#### *Article 2.*

Le personnel des C. E. H. de la station de Djevdjeli ne sera nommé ou remplacé qu'après avis préalable donné aux S. C. S.

Tout le personnel hellénique ayant un emploi à la gare de Djevdjeli peut librement circuler dans le rayon de la gare et dans la ville, mais il doit être en possession de cartes d'identité munies de photographie et émises par les autorités helléniques compétentes en texte hellénique et français et visées par le commissaire de police de frontière serbe-croate-slovène.

Les employés helléniques venant périodiquement pour raison de service avec les trains dans la gare de Djevdjeli devront être en possession de cartes d'identité munies de photographie et émises par les autorités compétentes helléniques en texte hellénique et français. Les noms de ces employés seront communiqués d'avance avec les photographies de chacun d'eux au commissaire de police de frontière à Djevdjeli.

Tout changement survenu dans le cadre de ces employés devra être notifié à temps au dit commissaire.

Ces employés devront rentrer en Grèce à tour de service. Si leur présence dans la gare de Djevdjeli devait se prolonger au delà ils devront se présenter devant le commissaire de police de frontière pour l'en avertir.

Toutes les formalités dont traite le présent article seront également appliquées à tout employé des Chemins de fer S. C. S. ou à toute autre personne circulant sur ce parcours en vertu des dispositions de la Convention de 1923, de ses annexes et du présent Protocole.

#### *Article 3.*

En ce qui concerne la marche des trains sur le tronçon sur la ligne de Djevdjeli-frontière, on appliquera les règlements S. C. S., sauf pour le poids remorqué.

#### *Article 4.*

Conformément à l'engagement pris par l'article 1, Protocole «A» de 1923, et le Protocole signé à Belgrade le 11 octobre 1928, on procédera immédiatement à l'élaboration de la Convention sur les gares — frontières communes et si besoin en est par une commission mixte qui devra terminer la rédaction de cette Convention dans le délai de 2 ans à partir de son institution, étant entendu que les points sur lesquels elle ne tomberait pas d'accord pourront être, à la demande d'une des parties, soumis à l'arbitrage de l'arbitre prévu au Protocole Final ou de l'organisation permanente des communications et du transit

de la S. d. N. Les décisions de l'arbitre seront obligatoires pour les deux Gouvernements.

Genève, le 17 mars 1929.

(L. S.) Dr. K. Koumanoudi, m. p.

(L. S.) A. Carapanos, m. p.

#### f) Protocole du Service Douanier

ayant pour but de préciser la manière d'appliquer les dispositions de la Convention du 10 Mai 1923, concernant la Zone Libre Serbe à Salonique 35).

#### A. Formalités relatives aux marchandises à destination de la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène.

##### I. Marchandises arrivant des gares-frontières par voie de chemins de fer.

###### *Article 1.*

a) Les fonctionnaires des chemins de fer serbes, croates, slovènes remettront à la gare-frontière du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes sur la base du bordereau de transit aux fonctionnaires des chemins de fer helléniques les wagons avec les lettres de voiture et d'autres documents concernant les marchandises chargées.

b) Sur la base de ces documents les fonctionnaires des chemins de fer helléniques rédigeront les feuilles de transit en quatre exemplaires et les présenteront à la douane serbe, croate, slovène avec les lettres de voiture et tous les papiers et documents reçus.

c) Les fonctionnaires de la douane serbe, croate, slovène après avoir accompli les formalités nécessaires prévues à l'article 5 et alinéa 1 de l'article 6 du Protocole «C» inscriront sur tous les exemplaires de la feuille de transit l'autorisation de départ du train, et garderont l'original de la feuille de transit signé par les fonctionnaires des chemins de fer helléniques, auxquels seront remis les copies de la feuille de transit avec tous les papiers, les lettres de voiture et tous les documents nécessaires à l'exception du quatrième exemplaire de la feuille de transit.

d) Les fonctionnaires des chemins de fer helléniques remettront à la douane hellénique les papiers et documents mentionnés ci-dessus, après quoi les fonctionnaires de la douane hellénique accompliront les formalités nécessaires prévues à l'article 5 et alinéa 1 de l'article 6 du Protocole «C» et inscriront sur la feuille de transit l'autorisation de départ du train. Un exemplaire de la feuille de transit sera gardé par ladite douane et l'autre accompagnera le train jusqu'à la gare de Salonique et sera remis à la douane hellénique de Salonique.

e) Le quatrième exemplaire de la feuille de transit avec les documents mentionnés à l'alinéa 2) de l'article 5 du Protocole «C» et sous une enveloppe fermée sera remis par le fonctionnaire ferroviaire com-

35) Službene Novine No. 90, 17. April 1929.

pétent serbe-croate-slovène au chef du train hellénique ou au courrier spécial, afin que cette enveloppe soit remise à la Direction de la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène pour les wagons qui lui sont destinés ou à la gare de Salonique pour les wagons qui sont destinés à la Zone Franche de Salonique.

f) A l'arrivée du train à la gare de Salonique les fonctionnaires de douane et des chemins de fer helléniques constateront seulement si les plombs sur les wagons sont intacts ou non et inscriront sur les feuilles de transit l'état des plombs.

g) S'il y a des wagons dont les plombs ne sont pas intacts les fonctionnaires des chemins de fer helléniques après avoir apposé leurs plombs sur les wagons en cause et constaté sur la feuille de chargement le manque ou la lésion des plombs, admettront immédiatement et sans procéder à une vérification du contenu tous les wagons, tant ceux avec des plombs intacts que ceux dont les plombs étaient lésés ou enlevés, dans la Zone Libre Serbe-Croate-Slovène.

h) Si les fonctionnaires des chemins de fer serbes, croates, slovènes à l'occasion de la réception du train dans la Zone Libre Serbe demandent la vérification du contenu des wagons, dont le manque ou la lésion des plombs étaient constatés sur la feuille de chargement, on procédera à une telle vérification et on dressera un procès-verbal qui sera signé par les fonctionnaires de chemins de fer helléniques et serbes, croates, slovènes. S'il y a une irrégularité, les autorités helléniques compétentes ouvriront, d'office ou à la demande des autorités serbes, croates, slovènes, une enquête qui sera terminée le plus tôt possible.

Le résultat de cette enquête sera communiqué le plus tôt possible à la Direction de la Zone Libre Serbe, Croate-Slovène.

## II. Marchandises arrivant de la Grèce par voie de terre ou de chemin de fer.

### *Article 2.*

Les marchandises de provenance hellénique importées de Grèce par la Zone Libre Serbe, devront d'abord être dédouanées à la douane de sortie compétente hellénique, pour autant qu'un tel dédouanement est exigé par les lois helléniques pour la sortie du territoire douanier hellénique d'une pareille marchandise.

Les marchandises arrivant de Grèce dans la Zone Libre Serbe par voie de terre ou de chemin de fer bénéficieront dans ladite Zone au point de vue des formalités douanières d'un traitement identique à celui qui sera réservé aux autres marchandises arrivant dans la même Zone.

## III. Marchandises arrivant par voie de mer.

### *Article 3.*

a) Les formalités douanières auprès des autorités helléniques auxquelles sont astreints les navires arrivant dans la Zone Libre Serbe et

les marchandises y débarquées consistent seulement dans la remise aux autorités douanières helléniques d'un manifeste en double exemplaire rédigé comme il est prévu à l'article 9, alinéa 2, du Protocole «C».

b) Les capitaines de navires doivent remettre aux autorités compétentes helléniques le manifeste conformément à l'alinéa précédent si la marchandise est destinée à la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène et doit être débarquée sur les mahonnés dans la Zone Franche de Salonique.

## B. Formalités relatives à l'expédition des marchandises de la Zone Libre Serbe.

### I. A destination des gares-frontières.

#### *Article 4.*

a) Après l'accomplissement des formalités douanières et ferroviaires dans la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène prévues à l'article 5 du Protocole «C» et l'article 8, alinéa 6, du Protocole «A» les fonctionnaires ferroviaires de la Zone Libre Serbe remettront dans la Zone et sur la base du bordereau de transit aux fonctionnaires de la gare de Salonique les wagons plombés et des copies de la feuille de transit avec les lettres de voiture et d'autres documents nécessaires pour les douanes et pour le transport par chemin de fer après quoi les fonctionnaires des chemins de fer helléniques remettront à la douane grecque de Salonique les papiers et documents nécessaires pour qu'elle se conforme aux dispositions de l'article 5 et l'article 6, al. 1 du Protocole «C».

b) Les fonctionnaires de la douane hellénique après avoir accompli les formalités mentionnées ci-dessus inscriront sur les feuilles de transit l'autorisation du départ de train et garderont un exemplaire de la feuille de transit tandis que l'autre, avec les documents nécessaires, accompagnera la marchandise jusqu'à la gare-frontière.

c) A l'arrivée du train ou des wagons à la gare-frontière les fonctionnaires de douanes et des chemins de fer de la République hellénique et du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes constateront seulement si les plombs sur les wagons sont intacts ou non et inscriront sur les feuilles de transit l'état des plombs.

d) Les wagons dont les plombs sont intacts seront mis à l'instant même à la disposition de la gare-frontière pour qu'elle puisse permettre le départ immédiat des marchandises pour leur destination tandis que ceux des wagons dont les plombs ne sont pas intacts resteront en gare et les fonctionnaires des chemins de fer helléniques constateront sur la feuille de chargement le manque ou la lésion des plombs.

e) Si les fonctionnaires des chemins de fer serbes, croates, slovènes, à l'occasion de la réception du train demandent la vérification du contenu des wagons dont le manque ou la lésion des plombs avaient été constatés sur la feuille de chargement, on procédera à une telle vérification et on dressera un procès-verbal qui sera signé par les fonctionnaires de chemins de fer serbes, croates, slovènes et helléniques. S'il y a une irrégularité, les autorités helléniques compétentes ouvriront

d'office ou à la demande des autorités Serbes, Croates, Slovènes, une enquête qui sera terminée le plus tôt possible.

Le résultat de l'enquête sera communiqué le plus tôt possible à la direction de la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène.

## II. A destination de la Grèce.

### A. Par voie de mer.

#### *Article 5.*

La Direction de la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène doit remettre à la douane hellénique de Salonique un manifeste spécifiant la quantité, le genre et le poids des marchandises ainsi que le port de destination et le numéro de la feuille de transit.

### B. Par voie de terre ou de chemins de fer.

#### *Article 6.*

Pour que les marchandises d'origine serbe puissent être expédiées pour la Grèce par voie de terre ou de chemins de fer, elles doivent être dédouanées à la douane hellénique de Salonique, étant bien entendu que ces marchandises ne seront pas soumises à un traitement plus désavantageux que celui auquel sont soumises de pareilles marchandises expédiées de la Zone Franche Hellénique.

## III. A destination de l'étranger.

#### *Article 7.*

La Direction de la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène remettra à la douane hellénique le manifeste prévu à l'article 3 de ce Protocole en spécifiant le numéro de la feuille de transit.

### C. Clauses générales.

#### *Article 8.*

La franchise douanière des denrées et matières dont traite l'article 5, al. 3, de la Convention de 1923, ne s'applique qu'aux seuls produits destinés à être consommés dans l'enceinte même de la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène.

Les fonctionnaires et employés de la Zone Libre Serbe, nommés à un poste permanent par le Royaume des Serbes, Croates, Slovènes, pourront, lors de leur établissement à Salonique, transporter leurs meubles à Salonique en franchise de douane et de toute autre taxe. Ils devront toutefois, si l'autorité compétente hellénique l'exige, présenter lors de ce transport une liste de ces effets préalablement visée et certifiée par l'autorité compétente serbe-croate-slovène. Il est entendu qu'en cas d'aliénation de ces meubles sur territoire hellénique, ils seront soumis aux lois fiscales du pays.

*Article 9.*

Conformément à l'article 11 du Protocole «A» la feuille de transit ainsi que toutes pièces qui seront échangées entre les stations, les douanes et les autres administrations des deux pays y compris les administrations de la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène, seront écrites en français ou accompagnées d'une traduction en cette langue.

*Article 10.*

Conformément à l'article 3, alinéa 5, du Protocole «A», la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène est autorisée d'expédier par l'entremise de son service de Poste en Royaume des Serbes, Croates, Slovènes, la monnaie et les devises grecques ou étrangères, provenant des recettes des différents services de la Zone Libre Serbe, Croate, Slovène, ainsi que de recevoir des administrations de l'Etat des sommes nécessaires pour les besoins des services de la Zone, sous réserve des lois helléniques en vigueur en ce qui concerne l'exportation de l'or du territoire hellénique.

*Article 11.*

Il est bien entendu que conformément à l'alinéa 1 de l'article 6 du Protocole «C», les plombs douaniers et des chemins de fer apposés sur les wagons ne seront sous aucun prétexte et par aucune autorité hellénique enlevés en cours de route soit aux gares d'entrée ou de sortie, soit aux gares intermédiaires.

Fait à Genève, le 17 mars 1929.

(L. S.) Dr. K. Koumanoudi, m. p.

(L. S.) A. Carapanos, m. p.

g) Protocole du Service des Postes, Télégraphes et Téléphones

ayant pour but de préciser la manière d'appliquer les dispositions de la Convention du 10 mai 1923; concernant la Zone Libre Serbe à Salonique<sup>36</sup>).

*Article 1.*

Le bureau de poste, télégraphe et téléphone dans la Zone Libre Serbe à Salonique, conformément à l'art. 4 du Protocole «A» 2, acceptera les correspondances postales, télégraphiques et les messages téléphoniques qui lui seraient remis par la Direction de la Zone Libre Serbe à destination du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

De même ledit bureau donnera cours aux correspondances postales, télégraphiques et téléphoniques destinées à l'Administration de la Zone Libre Serbe, provenant de quelque lieu que ce soit du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

Sous la dénomination de «Correspondance postale» est comprise

<sup>36</sup>) Službene Novine, No. 90, 17. April 1929.

celle mentionnée dans l'art. 33 de la Convention Internationale de Stockholm, de provenance ou à l'adresse de la Direction de ladite Zone.

*Article 2.*

Le dépôt et la transmission des objets mentionnés à l'art. précédent doit s'effectuer conformément aux lois et aux règlements en vigueur dans le service postal, télégraphique et téléphonique interne du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

*Article 3.*

Pour assurer la transmission régulière des envois à échanger entre le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, d'une part et la Zone Libre Serbe de Salonique, d'autre part, il sera introduit un échange de dépêches direct.

Le Bureau de poste de la Zone Libre Serbe formera, si besoin est, une ou plusieurs dépêches par jour pour le bureau ambulante de Djevdjelija à Belgrade 6, ou pour tel autre bureau du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et réciproquement et, si besoin est, un ou plusieurs bureaux de poste du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, formeront des dépêches pour la poste de ladite Zone.

*Article 4.*

Le transport des dépêches à échanger conformément à l'article présent sera confié sur le parcours Djevdjelija à la Zone Libre Serbe et vice versa à l'agent grec.

La livraison se fera aux gares de Salonique et de Djevdjelija contre bordereau de livraison et de réception à produire par l'agent respectif.

*Article 5.*

Pour la transmission des télégrammes ou messages téléphoniques de service de la Zone Libre Serbe, le bureau télégraphique et téléphonique dans ladite Zone sera en communication directe avec un ou plusieurs bureaux télégraphique ou téléphonique dans le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, qui auraient été désignés par le Ministère des Postes et des Télégraphes du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

*Article 6.*

Si des dérangements affectant les lignes télégraphiques de la Zone Libre Serbe dureraient plus de 5 heures, comptant toujours du lever au coucher du soleil, l'Administration Télégraphique Grecque assume la transmission gratuite des télégrammes de l'Administration de la Zone Libre Serbe que celle-ci livrerait au Service Télégraphique de Salonique.

Dans ce cas le même Service acceptera aussi, sans percevoir les taxes correspondantes, les télégrammes originaires du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes destinés à l'Administration de la Zone Libre

Serbe qui, par suite des dérangements susmentionnés, n'ont pu être transmis par la ligne de ladite Zone.

*Article 7.*

Les travaux sur la construction des lignes télégraphiques et téléphoniques sur la portion du territoire grec entre Djevdjelija et Salonique, prévue par l'art. 3 du Protocole «A» 2 de la Convention de 1923 de Belgrade, seront confiés à l'Administration télégraphique hellénique après un accord préalable avec l'Administration du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, relatif aux conditions techniques et au délai de la construction.

Avant que ces lignes soient mises en service une commission nommée par les deux Administrations intéressées sera chargée d'examiner le mode de construction.

Fait à Genève, le 17 mars 1929.

(L. S.) Dr. K. Koumanoudi, m. p.

(L. S.) A. Carapanos, m. p.

h) Protocole du Service Vétérinaire

ayant pour but de préciser la manière d'appliquer les dispositions de la Convention du 10 mai 1923, concernant la Zone Libre Serbe à Salonique 37).

*Article 1.*

En cas d'une épizootie parmi les animaux transportés dans la Zone Libre Serbe, et s'il ne s'agit pas de la Peste Bovine les animaux suspects c'est à dire ceux qui ont cohabité avec les animaux malades et n'ont aucun signe clinique d'une maladie contagieuse, pourront être transportés à pied à l'abattoir de Salonique pour y être immédiatement abattus.

Les animaux suspects pourront être transportés par le chemin de fer ou par la voie de mer de la Zone Libre Serbe à l'intérieur de la Grèce en vue de leur abattage immédiat.

Les animaux malades d'une maladie contagieuse, dont la viande peut être livrée à la consommation ne pourront être transportés qu'à l'abattoir de la ville de Salonique soit en voiture, soit par la voie de mer. Les animaux abattus d'urgence (accidents de voyage, diverses fractures, etc.) pourront être également transportés de la Zone Libre Serbe à l'abattoir de la Ville de Salonique, soit en voiture, soit par la voie de mer en vue de leur utilisation ultérieure. Ces animaux doivent être saignés, revêtus de la peau, vidés ou non.

Les animaux malades, n'ayant aucun signe clinique d'une maladie contagieuse, suspects ou abattus d'urgence mentionnés ci-dessus seront accompagnés d'un certificat délivré par le service Vétérinaire de la Zone Libre Serbe contenant le nom du propriétaire, le nombre et le signallement de ces animaux et la cause qui a provoqué leur envoi à l'abattoir.

37) Službene Novine No. 90, 17. April 1929.

*Article 2.*

Les autorités vétérinaires de la Zone Libre Serbe et les autorités vétérinaires helléniques, après une entente préalable, prendront les mesures nécessaires pour éviter la propagation des maladies contagieuses, toutes les fois qu'il s'agirait d'effectuer le transport jusqu'à l'abattoir des animaux énumérés ci-dessus et en détermineront d'un commun accord le mode de transport. Les transports de tous les envois ci-dessus jusqu'à l'abattoir auront toujours lieu sous la surveillance des convoyeurs de Police Vétérinaire Hellénique.

L'inspection sanitaire de la viande des animaux ci-dessus aux abattoirs helléniques sera faite d'après la police sanitaire en vigueur dans ces abattoirs.

Seront admis dans la Zone Libre Serbe comme animaux de trait ou de travail seulement ceux des solipèdes de la Ville de Salonique qui sont munis d'un certificat de santé par le service Vétérinaire de la Ville de Salonique.

*Article 3.*

Si parmi les animaux mentionnés dans l'art. 4 du Protocole «B» annexé à la Convention du 10 mai 1923, se déclare une maladie contagieuse à leur arrivée au lieu de destination, ce fait sera porté aussitôt que possible à la connaissance du service vétérinaire de la Zone Libre Serbe toutes les fois qu'il y aurait à supposer que ces animaux aient quitté la Zone Libre Serbe infectés.

Dans cette communication seront mentionnés le numéro d'ordre et la date du certificat délivré pour les animaux par le service vétérinaire de la Zone Libre Serbe ainsi que les mesures prises soit pour combattre cette maladie, soit pour parer à sa propagation.

Les fumiers des animaux sains débarqués dans la Zone Libre Serbe s'ils ne présentent aucun danger, comme véhicules de maladies contagieuses, pourront être mis comme engrais à la disposition des agriculteurs de la Ville de Salonique qui en voudront profiter.

Les fumiers contaminés seront incinérés dans la Zone Libre Serbe.

Les propriétaires des animaux morts par suite des accidents de voyage et exempts de maladies contagieuses pourront utiliser leurs cadavres dans la Zone Libre Serbe ou dans la Ville de Salonique sur l'autorisation et sous le contrôle des services vétérinaires respectifs d'après les règlements sanitaires en vigueur dans ce service.

Fait à Genève, le 17 mars 1929.

(L. S.) Dr. K. Koumanoudi, m. p.

(L. S.) A. Carapanos, m. p.

*i) Protocole Final*

Au moment de procéder à la signature des protocoles:

1. concernant le service vétérinaire,
2. concernant le service des postes, télégraphes et téléphones,

3. concernant le service douanier,
4. concernant le service ferroviaire,
5. concernant le service du port, et
6. ce protocole final,

qui ont pour but de préciser la manière d'appliquer les dispositions de la Convention du 10 mai 1923, concernant la Zone Libre Serbe à Salonique, les soussignés sont convenus de ce qui suit:

#### *Article 1.*

Il est bien entendu que les Hautes Parties Contractantes appliqueront sans réserve les dispositions de ladite Convention ainsi que les arrangements mentionnés ci-dessus au cas où ces dispositions dérogeraient aux règles établies par les Conventions générales, ayant trait aux mêmes matières, et dont les Hautes Parties Contractantes sont signataires.

Il est aussi entendu que les formalités expressément prévues par la Convention de 1923, par ses protocoles annexés et par les présents protocoles sont les seules que doit remplir le transit serbe, croate, slovène, passant, par mer ou par terre, par la Zone Libre Serbe et que ledit transit ne devra en aucun lieu et en aucun cas accomplir quelques autres formalités auprès des autorités helléniques.

#### *Article 2.*

Le Gouvernement hellénique s'engage d'entreprendre sans délai les mesures qui lui incombent en vertu de la Convention de 1923 (art. VI) pour effectuer l'expropriation des immeubles de la Société d'Exploitation du Port de Salonique situés dans la Zone Libre Serbe.

Dans la détermination du prix de l'expropriation les autorités helléniques agiront de concert avec la Direction de la Zone Libre Serbe.

#### *Article 3.*

La Zone Libre Serbe ne pourra être utilisée que pour le transit et le trafic Serbe-Croate-Slovène à l'exclusion de toute marchandise de provenance ou à destination d'autres pays, et les marchandises serbes-croates-slovènes pourront être exportées en Grèce à travers la Zone Libre Serbe-Croate-Slovène et vice versa.

La manipulation dont traite l'article 5 de la Convention du 10 mai 1923 est entendue dans le sens technique du terme et n'implique nullement la fabrication.

#### *Article 4.*

Chaque fois où il y aurait une plainte du Gouvernement serbe-croate-slovène soit sur des retards ou entraves attribués par ce dernier à l'Administration de la voie ferrée de Djevdjeli-Salonique, soit sur les facilités d'ordre commercial accordées en vue de favoriser le transit et trafic serbes-croates-slovènes, le Gouvernement serbe-croate-slovène pourra faire appel à l'arbitrage d'un arbitre.

D'autre part le Gouvernement hellénique pourra faire appel à ce même arbitre en cas de différend d'ordre purement technique surgi dans la Zone du fait de l'application des dispositions techniques de la Convention de 1923 et des présents protocoles par les autorités serbes-croates-slovènes de la Zone. Il est entendu que cet arbitrage ne saura porter sur des questions ayant trait à la nature, au genre, contenu, etc. des marchandises, de même qu'au cours de l'arbitrage il ne saurait être soulevé aucune question qui d'une façon directe ou indirecte a trait à cette matière.

Cet arbitre, qui devra posséder des connaissances techniques en matière de communications et de transit sera désigné d'avance d'un accord commun entre les deux Gouvernements, et en cas où cet accord ne saurait se réaliser, par le Conseil de la Société des Nations. Son mandat sera toujours d'un an et commencera chaque année le 1-er janvier.

L'arbitre aura son siège à Salonique; sa rémunération sera supportée à parts égales par les deux Etats.

Dans l'exercice de ses fonctions l'arbitre pourra procéder à des enquêtes sur place, aux auditions des témoins et entreprendre toutes mesures susceptibles de l'éclairer.

Cet arbitre aura à se prononcer sur la question de savoir si la plainte formulée par le Gouvernement Serbe-Croate-Slovène est fondée et appliquera les dispositions de la Convention de 1923, de ses protocoles et des présents six protocoles. Au cas où ces règles ne seraient pas suffisantes, il statuera *ex aequo et bono*.

Les deux parties s'engagent à se conformer aux décisions qui seront sans appel.

#### *Article 5.*

a) Le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes s'engage à accorder aux marchandises provenant de la Zone Franche Hellénique les mêmes facilités et exemptions qui seraient accordées aux provenances de la Zone Libre Serbe quelle que soit leur destination dans ledit Royaume, étant donné que la question des facilités à accorder aux marchandises en transit par ledit Royaume et à destination d'autres pays est réglée par les Conventions Internationales y relatives.

Il est convenu que les marchandises provenant de la Zone Franche Hellénique et destinées à n'importe quel endroit du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes seront transportées au lieu de destination dans le même laps de temps que les marchandises partant de la Zone Franche Serbe et destinées au même endroit.

b) Les marchandises partant de la Zone Franche de Salonique et destinées à des gares ou localités du Royaume Serbe, Croate, Slovène pourvues d'un service douanier pourront être dédouanées dans les douanes de ces gares ou localités dans la mesure où une semblable marchandise peut être dédouanée par ledit service douanier.

c) Un service douanier serbe-croate-slovène fonctionnera aux gares-frontières.

*Article 6.*

a) Etant donné qu'aux termes de l'art. 2 de la Convention du 10 mai 1923, la Zone Libre Serbe fait partie intégrante du territoire hellénique, il est entendu qu'aucun usage ne pourra être fait dans ladite Zone du Pavillon ou de tous autres emblèmes nationaux du Royaume Serbe-Croate-Slovène.

b) Conformément aux dispositions de l'art. 4 de la Convention de 1923, les employés qui seront affectés aux divers services dans la Zone Franche Serbe ne pourront entrer en fonction qu'après avis préalable donné aux autorités helléniques. Le personnel devra être en possession de cartes d'identité munies de photographie et émises par les autorités serbes-croates-slovènes. Les cartes d'identité seront rédigées en français et serbe-croate-slovène et visées par le Commissariat de police de Salonique auprès duquel seront également déposées des photographies de ces personnes. Tout changement apporté à la composition de ce personnel devra être notifié à temps audit Commissariat.

c) Vu les besoins actuels de la Zone le nombre total des employés affectés aux services établis dans la Zone Libre Serbe ne pourra excéder celui de cent personnes. Aucune qualité officielle ne sera reconnue aux fonctionnaires en question en dehors de l'enceinte de la Zone Libre Serbe.

d) Il demeure entendu que les formalités dont traite le présent article ne s'appliquent pas aux ouvriers employés dans la Zone Libre Serbe qui devront être nécessairement des ressortissants helléniques.

Fait à Genève, le 17 mars 1929.

(L. S.) Dr. K. Koumanoudi, m. p.

(L. S.) A. Carapanos, m. p.

Les Lettres échangées pour l'interprétation de l'art III  
du Protocole Final

Genève, le 17 mars 1929.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous confirmer, au nom du Gouvernement Serbe, Croate et Slovène qu'il demeure entendu que les termes «transit et trafic Serbe-Croate-Slovène» ainsi que le terme «marchandises serbes-croates-slovènes» contenus dans l'article III du protocole final, signé aujourd'hui à Genève, comprennent les articles du commerce privé de production ou d'industrie serbe-croate-slovène, exportés en Grèce ou à l'étranger ainsi que les articles du commerce privé de production ou industrie hellénique ou étrangère, destinés à être consommés dans le Royaume Serbe-Croate-Slovène et importés à cet effet. De même il est entendu que de ce fait aucun contrôle préventif ainsi que formalité ou entrave ne pourront être exercés de la part des autorités helléniques.

15\*

Je vous pris en même temps de vouloir bien me confirmer que le Gouvernement hellénique est d'accord sur cette interprétation.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

K. Koumanoudi, m. p.

Son Excellence

Monsieur A. Carapanos,

Ministre des Affaires Etrangères de la République Hellénique etc. etc. etc. Genève.

## II.

Genève, le 17 mars 1929.

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu m'adresser aujourd'hui la lettre suivante:

«J'ai l'honneur de vous confirmer, au nom du Gouvernement Serbe-Croate-Slovène, qu'il demeure entendu que les termes «transit et trafic serbe-croate-slovène» ainsi que le terme «marchandises serbes-croates-slovènes» contenus dans l'art. III du protocole final, signé aujourd'hui à Genève, comprennent les articles du commerce privé de production ou d'industrie serbe-croate-slovène, exportés en Grèce ou à l'étranger, ainsi que les articles du commerce privé de production ou d'industrie hellénique ou étrangère destinés à être consommés dans le Royaume Serbe-Croate-Slovène et importés à cet effet. De même il est entendu que de ce fait aucun contrôle préventif ainsi que formalité ou entrave ne pourront être exercés de la part des autorités helléniques.»

En réponse à cette lettre j'ai l'honneur de vous confirmer que le Gouvernement hellénique est d'accord sur cette interprétation.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

A. Carapanos, m. p.

Son Excellence

Monsieur K. Koumanoudi

Ministre des Affaires Etrangères du  
Royaume des Serbes, Croates et Slovènes

etc. etc. etc.

en Ville.

La Déclaration sur l'établissement provisoire des horaires.

Il est convenu entre les soussignés que provisoirement et jusqu'à la réunion de la première Conférence Internationale des horaires, les horaires prévus par le premier alinéa de l'article 3 du protocole ferroviaire signé aujourd'hui seront établis par entente directe entre l'ad-

ministration des chemins de fer hellénique et l'administration des chemins de fer Serbe-Croate-Slovène.

Genève, le 17 mars 1929.

Dr. K. Koumanoudi, m. p.

A. Carapanos, m. p.

k) Protocole concernant le règlement des réclamations financières relatives à la ligne Salonique-Djevdjeli (frontière)<sup>38)</sup> entre

le Gouvernement de la République Hellénique, dûment représenté par S. E. Monsieur A. Carapanos, Ministre des Affaires Etrangères de la République Hellénique, et le Gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, dûment représenté par S. E. Monsieur le docteur K. Koumanoudi, Ministre des Affaires Etrangères du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, il a été convenu ce qui suit:

1. Un groupe serbe-slovène, le Syndicat National des Chemins de fer, avec la garantie de son Gouvernement, a acquis de la Compagnie des Chemins de fer Orientaux par une Convention en date du 15 juillet 1923, les droits que cette Compagnie avait envers le Gouvernement Hellénique quant à la ligne Salonique-Djevdjeli (frontière).

2. En vertu de cette Convention, le Gouvernement Serbe-Croate-Slovène a réclamé du Gouvernement Hellénique le règlement des réclamations ainsi acquises contre ce dernier.

3. Après avoir discuté en commun la valeur et le montant desdites réclamations, il a été convenu entre les deux Hautes Parties Contractantes de procéder à leur règlement définitif moyennant paiement par le Gouvernement Hellénique au Gouvernement Serbe-Croate-Slovène d'une somme de 20.000.000 (vingt millions de francs français papier, ledit paiement devant avoir lieu de la manière suivante:

10.000.000 (dix millions) de francs français seront versés deux mois après la signature du présent accord, et 10.000.000 (dix millions) de francs français avec 6% (six pour cent) d'intérêt, seront versés un an après la date où le premier versement doit être effectué. — Ces paiements auront lieu à Belgrade.

4. Le Gouvernement Serbe-Croate-Slovène déclare en conséquence qu'il n'a désormais, ni pour lui ni pour le compte du Syndicat National des Chemins de fer ou tout autre groupe serbe-croate-slovène aucune réclamation contre le Gouvernement Hellénique au sujet de la ligne Salonique-Djevdjeli (frontière).

5. Le Gouvernement Serbe-Croate-Slovène s'engage au nom du groupe serbe-croate-slovène précité qu'il représente à continuer l'exécution des obligations contractées par celui-ci vis-à-vis de la Compagnie en vertu de la convention précitée du 15 juillet 1923 et reconnaît que ladite Compagnie ne peut avoir de ce chef aucun recours contre le Gouvernement Hellénique.

<sup>38)</sup> Službene Novine, No. 136, 12. Juni 1929.

6. Le Gouvernement Serbe-Croate-Slovène donne enfin l'assurance qu'en dehors de la convention susmentionnée il n'a été passé ni par lui, ni par le groupe qu'il représente aucun autre contrat ou accord quelconque avec la Compagnie des Chemins de fer Orientaux au sujet de la ligne Salonique-Djevdjeli (frontière).

7. De son côté le Gouvernement Hellénique déclare qu'il n'a à faire valoir, ni pour soi-même ni pour des tiers, contre la Compagnie des Chemins de fer Orientaux aucune réclamation de la nature de celles qui sont visées dans l'Art. 5 de la Convention susmentionnée.

Le présent accord entre en vigueur le jour de sa signature.

En foi de quoi les représentants des deux Hautes Parties Contractantes ont apposé leurs signatures au pied de cet accord.

Fait à Genève le 17 mars 1929 en double expédition identique.  
Pour le Gouvernement Serbe-Croate-Slovène,

(L. S.) Dr. K. Koumanoudi, m. p.  
Pour le Gouvernement Hellénique,

(L. S.) A. Carapanos, m. p.

### 3. Die Regelung der bulgarischen Reparationsfrage.

a) Accord concernant le règlement des réparations bulgares<sup>1)</sup>.

Les représentants dûment autorisés du Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges, du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Gouvernement du Canada, du Gouvernement du Commonwealth d'Australie, du Gouvernement de Nouvelle Zélande, du Gouvernement de l'Union de l'Afrique du Sud, du Gouvernement de l'Inde, du Gouvernement du Royaume de la Bulgarie, du Gouvernement de la République française, du Gouvernement de la République grecque, du Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie, du Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur du Japon, du Gouvernement de la République de Pologne, du Gouvernement de la République de Portugal, du Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Roumanie, du Gouvernement de la République tchécoslovaque, du Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Yougoslavie,

Sont convenus de ce qui suit:

1. Les Puissances créancières renoncent à la Tranche B. de la dette de réparations bulgare, telle qu'elle est définie par le Protocole du 21 mars 1923. La Grande-Bretagne, la France et l'Italie renoncent, d'autre part, au solde non payé de leurs créances au titre des armées d'occupation.

2. Les Puissances créancières acceptent, en satisfaction totale du montant de la Tranche A. de la dette de réparations bulgare qui reste impayé à ce jour, les annuités en francs-or fixées à l'Etat de paiements

<sup>1)</sup> Důřžaven Vestnik No. 255, 12. Februar 1930.