



RIIGI TEATAJA

Nr. 96.

12. novembril 1935.

Nr. 96.

- Art. 787. Raadiotelefoni konverentsil Stokholmis 20.—25. mail 1935 sõlmitud Lõppakti ja Piirkondliku kokkuleppe kinnitamise seadus. — Lõppakt ja Piirkondlik kokkulepe.
788. Brüsselis 10. aprillil 1926 a. allakirjutatud riigi laevade immuniteedi kohta käivate mõnesuguste määruste ühtlustamise rahvusvahelise konventsioonile lisaks 24. mail 1934 Brüsselis allakirjutatud protokollu kinnitamise seadus. — Lisaprotokoll.
789. Rahvusse kuuluvuse määrus vähemusrahvuse enamusega valdades.
790. Siseministeeriumi vabateenijate koosseisude määruse täiendamise määrus.
791. Otsus kaubaveotariifi nr. 146 täiendamise kohta.
792. Otsus eriveotariifi nr. 171 makspanemise kohta.
793. Otsus raudteede ja autobuseduine otseühenduse vetariifi nr. 166 täiendamise kohta.
794. Otsus lisamaksude kohta Tapal.

787. Raadiotelefoni konverentsil Stokholmis 20.—25. mail 1935 sõlmitud Lõppakti ja Piirkondliku kokkuleppe kinnitamise seadus.

Antud Riigivanema poolt dekreedina 25. oktoobril 1935.

§ 1. Tunnustada kinnitatuks Stokholmis 20.—25. mail 1935 Raadiotelefoni konverentsil allakirjutatud Lõppakt ja Piirkondlik kokkulepe Balti mere rannikmaade administratsioonide vahel nende laevade raadiotelefonilise talituse kohta, mis on varustatud nõrga võimsusega jaamaga ja tegutsevad Balti merel.

§ 2. Avaldada ühes käesoleva dekreediga Lõppakti ingliskeelne ja Piirkondliku kokkuleppe prantsusekeelne tekst ühes eestikeelsete tõlgetega.

Tallinnas, 25. oktoobril 1935.

K. Päts
Peaminister
Riigivanema ülesannetes.

Jul. Seljamaa
Välisminister.

Lõppakt.

Taani, Eesti, Soome, Saksa, Läti, Leedu, Norra, Poola ja Rootsi valitsus, tunnustades kõrget efektiivsuse taset, mis on saavutatud raadiotelefoni kasutamisel laevades, ja kindlaks tehes, et raadiotelefonijaamade hulk laevades, mis sõidavad peamiselt või ainult Balti ja naabruses olevais vetes, moodustab praegu õige suure arvu, ja soovides ühisel kokkuleppel soodustada inimelu julgeolekut merel ning luua ühtlane süsteem õnnetuste vältimiseks raadiotelefoni abil, nimetasid oma esindajaiks konverentsile, mis oli kokku kutsutud Rootsi valitsuse poolt Stokholmis 20. mail 1935 põhimõtete ülesseadmiseks ja arutamiseks, mis peaks olema juhtnööriks nimetatud õnnetuste vältimise süsteemile:

- Taani — E. Krogh, abisekretär meredepartemangus, laevandus- ja kalandusministeerium.
A. Poulsen, insener, cand. polyt. laevandusministeeriumi radioasjanduse nõunik.
F. C. Wamberg, raadiotehnilise büroo juhataja posti- ja telegraafivalitsuses.
E. A. Hansen, telegraafi-insener.
H. J. Bahnsen, kapten.
- Eesti — E. Tärna, direktori asetäitja Teedeministeeriumis.
- Soome — I. A. Jokinen, mereasjanduse valitsuse peadirektor.
O. H. Juselius, telegraafi-osakonna juhataja posti- ja telegraafivalitsuses.
V. J. Rissanen, insener posti- ja telegraafivalitsuse telegraafi-osakonnas.
V. A. Söderman, mereasjanduse valitsuse laevandusosakonna assistent.
- Saksamaa — Dr. Jäger, ministeriaal-nõunik postiministeeriumis.
- Läti — K. Purns, hüdrograafia jaoskonna juhataja finantsministeeriumis.
- Leedu — B. Banaitis, insener, osakonna juhataja teedeministeeriumis.
A. Stankevicius, insener, Kaunase radio-jaama juhataja.
- Norra — O. Moe, peainsener telegraafivalitsuses.
- Poola — E. Stalinger, osakonna juhataja posti- ja telegraafiministeeriumis.
T. Jaskólski, insener.
V. Sakowicz, insener, kapten sõjaministeeriumi laevastiku-osakonnas.
J. Kubisz, nõunik posti- ja telegraafiministeeriumis.
- Rootsi — E. Hägg, lootsi-, tuletornide- ja meremärkide valitsuse peadirektor.
P. A. Lindblad, nõunik kuninglikus kaubandus-ministeeriumis.
A. S. Litsström, esimene insener kuninglikus telegraafi-ministeeriumis.
C. G. Landström, esimene leitnant kuninglikus laevastikus.

Konverents võttis vastu oma läbirääkimiste aluseks järgneva kava.

I.

Konverentsi ülesandeks on raadiotelefoni kasutamise võimaluste uurimine ja sellekohase kava koostamine, et seda rakendada võimalikult efektiiv-

selt inimelu kaitsmise otstarbel merel Balti mere ja teatud naabrusevete piirkondades.

Konverents tegeleb raadiotelefonimisega sagedustel üle 1530 kc/s (196,1 m) laeva raadiotelefoni-jaamadest, kus on lubatud töötada ainult neil operaatoritel, kellel on vastav raadiotelefonisti kutsetunnistus.

II.

Mis puutub I nimetatud ülesandesse, peab konverents kaaluma järgmisi peaküsimusi:

- A. liikluspiirkond, mille suhtes tuleks luua raadiotelefoni süsteem julgeoleku huvides;
- B. julgeoleku määr (abisaamise võimalus hädaohujuhtudel, mis raadiotelefoni abil tuleks saavutada liikluspiirkonnas;
- C. abinõud ja määrused raadiotelefoni kasutamiseks julgeoleku kindlustamise otstarbel merel.

Liikluspiirkonna suhtes, mis nimetatud A all, peaks konverents muuseas kaaluma, missugusel määral 1929. a. rahvusvahelise julgeoleku konventsiooni artiklis 27 ja 28 toodud eeskirju saaks kasutada selle piirkonna kindlaksmääramiseks.

§ B suhtes tuleks kaaluda küsimust, kas vajalik julgeoleku-määr peaks olema.

1. see julgeoleku määr, mida 1929. a. rahvusvaheline julgeoleku konventsioon tahab saavutada raadiotelegraafi abil, või

2. mõni muu sellest suurem või vähem julgeoleku-määr.

Paragrahvi C suhtes, mille juurde peaksid kuuluma mõningad eeskirjad ja mõned määrused, peaks konverents kaaluma ja koostama järgmised eeskirjade kavad:

1. Laevajaamad. Et saavutada rahuldavat ühenduse pidamist, tuleks vastavalt kokkulepitud julgeolekumäärade kindlaks määrata olemasolevate kui ka hiljem juurdetulevate rannajaamade suhtes nende jaamade ulatused.

2. Rannajaamad. Seoses laevajaamade ulatusega tuleb uurida, kas olemasolevate rannajaamade arvu ja asukohti võib pidada küllaldaseks ja vastavaiks kokkulepitud julgeolekumäärade, vastasel korral tuleb kaaluda küsimust, missugusel arvil ja missuguseil kohtadel tuleks lisandada rannajaamu.

3. Valvekorrad.

a) Rannajaamad. Seoses julgeolekumäärade tuleks kaaluda küsimust, kas peab olema alaline valvekord nii päeval kui ka öösi. Peale selle tuleks kaaluda valvekorratundide piiramisvõimalust eriliste kokkulepete põhjal juhtudel, kui rannajaamade tegevus-piirkonnad ühtuvad. See piiramine võib olla erinev, olenedes päevasest või öisest valvest.

b) Laevajaamad. Nende suhtes tuleks kaaluda vajalikkude vahitundide arvu kui ka hädasignaali kuulamise aega.

c) Tulelaevad ja tuletornide jaamad, mis on varustatud raadiotelefoniga. Nende suhtes tuleks kaaluda vajalikkude vahitundide arvu küsimust.

4. Hädasignaalid, mille kohta tuleb kindlaks teha järgmist:

a) lained, mis on sobivad hädasõnumite jaoks: laine 1650 kc/s 182 m suuruses, laine, mida peavad tarvitama rannajaamad kaubandusliku liiklemise või teistel lainetel kuulamiseks;

- b) keel, mida hädasõnumite puhul tuleks eelistatult tarvitada;
- c) appikutsumisviis;
- d) hädateadete saatmist
 - 1) raadiotelegraafi,
 - 2) raadiotelefoni ja
 - 3) raadioringhäälingu abil.
- 5. Nõudmised, mis vajalikud piiratud õigustega raadiotelefoni operaatori tunnistuse saamiseks.
- 6. Tehnilised nõuded laeva raadioseadiste kohta.
- 7. Tunnistused.
- 8. Ühenduses konverentsiga on otstarbekohane koostada sageduste jaotuse skeem.
- 9. Muud küsimused ühenduses konverentsi eesmärkidega.
- 10. Konverentsi aruandmise kord.

Läbirääkimiste tagajärjel delegaadid leppisid kokku järgmises:

Art. 1.

Prahilaevad.

Delegaadid leiavad raadioseadiste kohta kaubalaevades, et see küsimus on küllaldaselt käsitletud rahvusvahelise konventsiooni poolt inimelu kaitseks merel 31. maist 1929. Siiski on delegaadid arvamisel, et julgeoleku tõstmiseks merel peaksid asjaomased valitsused ergutama raadiotelefonide ülesseadmist prahilaevadel ja et laevaomanikkude tähelepanu tuleks pöörata säärase seadiste kasulikkusele.

Art. 2.

Sõidupiirkonna ulatus.

Delegaadid on arvamisel, et sõidupiirkond (edaspidi nimetatud piirkonnaks), mille suhtes inimelu julgeoleku seisukohalt merel peaks tegelema raadiotelefoni teenistus, tuleks ära määrata kooskõlas piirkonnaga, mis on kirjeldatud nr. 1 all julgeoleku konventsiooni artikli 28 lisas, s.o. Balti meri ja tema juurdepääsud ida pool joont, mis tõmmatud Utsire (Norra) — põhjas ja Texel (Hollandi) — lõunas — vahel. Sageduste jaotamise suhtes mõistetakse nimetust Balti meri tema geograafilises mõttes.

Art. 3.

Julgeoleku määr.

Delegaadid leiavad, et julgeoleku määr, mille poole peaks püüdma ja mida tuleks lõplikult saavutada reisijate liiklemise suhtes piirkonnas, peab olema põhimõtteliselt sama, mis on kindlaks tehtud julgeoleku konventsioonis kaugesõitude puhul, s.o. et ainult peale allpool-nimetatud erandite (art 4-d), kus ei näi olevat vajalik nõuda raadioseadist, loodud süsteem peab olema sellise iseloomuga, mis kindlustaks igale laevale häda korral küllaldase võimaluse ühe või enama rannajaamaga (või teiste laevadega) radioühenduse saamist, et kindlustada vajalikku abi.

Art. 4.

Seadised laevades.

a) Reisijatelaevade suhtes, mis liiguvad selle piirkonna rahvusvahelistel sõiduteedel, ei tohiks asjaomased valitsused teha erandeid julgeoleku konvent-

siooni art. 27 nõudeist, kui nad mitte igal juhul ei veendu, et ülalnimetatud julgeolekutase säilitatakse täielikult raadiotelefoni seadisega, kusjuures tuleb arvestada teekonna erilisi tingimusi j.n.e.

b) Kui mõni reisijatelae, nagu p. a all nimetatud, on vabastatud art. 27 nõudeist, tuleks asjasse puutuval valitsusel säärane vabastamine teha ainult tingimusel, et laev oleks varustatud täiesti kindla ja õietikäsitatava raadiotelefoni seadisega. Uutes laevades, laevades, mis on varustatud uue raadioseadisega, ja laevades, mis on ümber ehitatud reisijate veoks või ostetud välismaalt, peab raadiotelefoni seadis vastama p. c all toodud nõudeile, eriti saatja ulatuse ja kasutatava võime suhtes.

c) On soovitatav, et julgeoleku-konventsiooni art. 31 raadiotelefoni jaamade kohta kindlaksmääratud tehnilised nõuded käiks põhimõtteliselt ka laevades olevate raadiotelefoni-jaamade kohta. Jaama ulatuse kohta leitakse, et jaam peaks olema võimeline katma 100 meremiili ulatuse laevalt kaldale päeva ajal ja normaalseis tingimustes, ja et tal peaks olema küllaldaselt võimet selle kauguse katmiseks vahet pidamata vähemalt 3 tunni jooksul. Kuigi delegaadid on arvamisel, et ülalnimetatud ulatust võib normaalselt saavutada võimega mitte üle 20 wat. antennis, jääb ulatuse määramine ja mõõtmine iga valitsuse otsustada. On aga soovitatav, et laevajaamad vastaks vastavalt võimalusile „Avis nr. 68, Lissabon 1934“ soovitatud nõudeile.

d) Selles artiklis loendatud ettepanekud ei pea aga takistama valitsusi mõnda laeva täieliselt vabastamast raadiotelegraafi või raadiotelefoni seadistega varustamise nõudest neil juhtudel, kui kas laeva väikeste mõõdete, reisijate vähese arvu, teekonna ohutu iseloomu või mõnel muul põhjusel on ebaotsarbekohane või ei ole vajadust nõuda, et laev oleks varustatud raadioseadisega.

Art. 5.

Nõutav rannajaamade arv ja hädavalve¹ neis jaamades.

Delegaadid leiavad, et tegelikkude raskuste tõttu, eriti korrapärase valvepidamise suhtes, loodavat raadiotelefoni teenistust, selleks et hoida piirkonnas ülalnimetatud nõutud julgeolekumäära, ei peaks kohaldatama ainult laevade raadioseadistele, ja selle tagajärjel leitakse vajalikuks, et see süsteem peaks baseeruma rannajaamadel, kui julgeoleku teenistuse peatugedel. Luges laevajaamade minimaalseks ulatuseks 100 meremiili, nagu eelpool soovitatud, uurisid delegaadid küsimust, missugusel arvul ja missugustel kohtadel rannajaamad oleksid vajalikud, et nimetatud teenistus teostataks rahuldavalt. Esitades järgneva nimestiku rannajaamadest, mis praegu töötavad või on ehitusel, delegaadid soovivad alla kriipsutada, et need jaamad kujutavad miinimumi nõutavaist jaamadest.

Rannajaama nimetus	Geograafiline asend	Praegused valvekorratunnid	Raadiotelefoniline seadis
Boden*)	65°50'40" N. 21°38'50" E.	24	
Härnösand	62°44'17" N. 18°07'47" E.	24	On kavatsus
Vaxholm	59°24'15" N. 18°21'50" E.	24	Rootsi ranna-

*) On kavatsusel Boden ja Viipuri jaam asendada lähemas tulevikus vastavalt jaamadega Lulea's ja Kotka's.

Rannajaama nimetus	Geograafiline asend	Praegused valvekorra- tunnid	Radiotelefoniline seadis
Tingstäde	57°43'47" N. 18°35'50" E.	24	jaamu varusta- da raadiotele- foniga saatmi- seks ja vastuvõt- miseks sagedu- sel 1650 kc/s
Karlskrona	56°09'09" N. 15°35'23" E.	24	
Göteborg	57°40'44" N. 11°54'00" E.	24	
Vaasa	63°07'23" N. 21°37'20" E.	0400—2200	ja
Hanko	59°50'18" N. 22°56'40" E.	24	ja
Helsinki	60°08'38" N. 25°02'11" E.	10 minutit iga tunni algusel	ja
Viipuri*)	60°42'55" N. 28°45'00" E.	0600—2200	ja
Tallinn- Kopli	59°27'12" N. 24°42'20" E.	24	Ja. Uus telefo- nisaatja kavat- susel
Riga	56°56'42" N. 24°01'36" E.	24	Raadioringhää- ling
Kolka	57°48'12" N. 22°38'00" E.	0700—0900; 1000—1230 1400—1630; 1900—2000 (Talvel) 0700—2000	ja
Liepaja	56°33'00" N. 21°00'20" E.	24	ei
Klaipéda	55°42'10" N. 21°07'20" E.	24	ja
Gdynia**)	54°32'49" N. 18°32'19" E.	24	Kavatsusel 1935 aasta lõpuks
Rügen	54°34'55" N. 13°37'01" E.	24	ja
Köbenhavn	55°40'49" N. 12°36'32" E.	24	ja
Flekkeröy	58°04'10" N. 8°00'03" E.	24	ja
Blaavand	55°33'29" N. 8°05'11" E.	24	ja
Norddeich ehk	53°36'26" N. 7°08'23" E.	24	ja
Elbe-Weser	53°51'52" N. 8°37'33" E.	24	ja

Delegaadid soovitavad, et kõik need jaamad oleksid varustatud moodsate radiotelefoni seadistega ja et nad töötaksid nii, et päeval ja öösi peetaks hoolsat valvet. Peale selle soovitavad delegaadid, et teised selles piirkonnas töötavad jaamad toetaksid niipalju kui võimalik nende rannajaamade tegevust. Mis puutub radiotelefonilisse valvesse rannajaamades, siis lisaks valvele tavalistel lainetel tuleb pidada valvet radiotelefoni häirelainel 1650 kc/s.

*) On kavatsusel Bodeni ja Viipuri jaam asendada lähemas tulevikus vastavalt jaamadegea Lulea's ja Kotka's.

**) Kuna vabalinn Danzig ei olnud esindatud selle akti allakirjutamise momendil, ei saadud võtta nimekirja Danzigi rannajaama, kuid seda peetakse konverentsi poolt äärmiselt tähtsaks.

Häireteenistus rannajaamas tuleb organiseerida nii, et selle jaama poolt vastuvõetud hädasignaal saadetak스 viivitamata edasi igasugusel võimalikul viisil, mis kindlustaks tema vastuvõtmist niipalju kui võimalik kõigi laevade poolt, mis kuulavad samal või mõnel muul lainepikkusel. Lisaks edasisaatomisele raadiotelefoni hädalainel ja igasugusel muul lainel, nagu on ette kirjutatud raadioühenduste üldreglemendis, mis lisandatud rahvusvahelisele teleühenduste konventsioonile, Madrid 1932, on soovitav, et rannajaamad informeeriks vastavate maade raadioringhäälingu jaamu, et võimaldada neile hädasõnumi viivitamatut edasisaatomist.

Art. 6.

Vahipidamine laevades.

Et kindlustada hädasignaali vastuvõtmist võimalikult paljude laevade poolt, soovitavad delegaadid valitsustel ergutada laevu, mis varustatud raadiotelefoniga, kuulama kutsesagedusel 1650 kc/s (182 m) iga tunni G.M.T. esimese kolme minuti kestusel — 0000 kuni 0003. Rannajaamad võivad otsekohe peale selle kolmeminutilise perioodi saata 1650 kc/s teateid, mis on erilise tähtsusega navigatsiooni jaoks (näiteks: tormi-hoiatusi). Kui rannajaamal on sõnum laeva jaoks, peab ta selle edasi saatma otsekohe peale hoiatusi tavalisel rannajaama lainel; kui laev sõnumit ei ole vastu võtnud, tuleb seda korrata otsekohe uuesti ning peale selle korrata veel hiljem (järgmistel perioodidel). Igal juhul tuleb pidada kolmeminutilist vaikuseperioodi.

On soovitav, et korrapärane valve oleks korraldatud kas rannajaamade häire- või töölainel kõigil juhtudel, kui säärast korrapärast valvet saab pidada ilma liigse raskuseta laevale, näiteks valjuhääldaja abil sillalt.

Et võimaldada ainult raadiotelegraafiga varustatud laevadel, mis on vastu võtnud hädasignaali sagedusel 1650 kc/s välja saadetud ja mõne rannajaama poolt raadiotelegraafi teel edasiantud sidet pidada hädasolevate laevadega, soovitatakse peale selle järgmist: — laevad, mis liiguvad regulaarselt piirkonnas ja on sunduslikult varustatud raadiotelegraafiga, peaksid omama vastuvõtjaid, mis katavad raadiotelefonilise teenistuse jaoks määratud sagedusastmiku.

Art. 7.

Raadiotelefoniga varustatud laevade tunnistused.

Delegaadid kaalusid esindatud maades tarvitusel olevat korda ja jõudsid arvamisele, et praegu ei ole tarvidust sisse seada uusi tunnistusi.

Art. 8.

Appikutsumisviisid.

Arvestades asjaolu, et rahvusvaheline hädasignaal raadiotelefoni jaoks „Mayday“ ei näi küllalt sobivat Balti mere piirkonnas teiste jaamade (rannavõi laevajaamade), kes kuulavad nädalainel 1650 kc/s (182 m), tähelepanu võtmiseks, soovitatakse, et hädasignaali eel käiks eriline häiresignaal, mille suhtes asjassepuutuvad valitsused võivad kokku leppida.

Art. 9.

Hädalaine.

Arvestades asjaolu, et Raadioühenduste üldreglement, Madrid 1932, ei ole kindlaks määranud ühtegi rahvusvahelist hädalainet raadiotelefoni jaoks, vaid on ainult reserveerinud sageduse 1650 kc/s kutselainena, jättes häda-

laine valiku üksikute administratsioonide asjaks, soovitab konverents tarvitada sagedust 1650 kc/s (182 m ümber) üldise hädalainena raadiotelefoni jaoks.

Art. 10.

Raadiotelefoni operaatorite kutseoskus.

Peetakse soovitavaks, et oleksid täidetud järgmised nõuded piiratud raadiotelefoni tunnistuse andmisel, Raadio üldreglemendi art. 10 § 7 (2) põhjal:

- a) küllaldane praktiline oskus raadiotelefoni jaama reguleerimiseks ja käsitamiseks;
- b) võime suusõnalisi telefonisõnumeid selgelt edasi anda ja selgelt vastu võtta;
- c) raadioühenduste kohta käivate relementide ja merel inimese julgeolekusse puutuva raadioühenduste relementide osa tundmine.

Seoses selle kokkuleppega on alla kirjutatud regionaalne kokkulepe sageduste ärajaotamise suhtes raadiotelefoni tarvitamisel.

Kokkulepe on lisandatud sellele aktile. Seoses kokkuleppega Balti mere suhtes näib olevat vajalik kasutada ühiseid sagedusastmikke mõlemas piirkonnas (Põhjamerel ja Balti merel) nii mere, õhusõidu, raadiomajakate kui ka turismilennukite ja nende maade laevade suhtes, mis ei asu Põhjamere ega Balti mere kallastel. Allpool loendatud sagedusastmikke soovitatakse ainukeste astmikena ülalnimetatud teenistuses.

1530—1560)	
2900—2930)	kc/s raadiomajakaile.
2785—2810)	
3605—3645)	kc/s turismilennukeile.
3215—3245)	
3545—3605)	kc/s nende maade laevadele, mis ei asu Balti mere ega Põhjamere kallastel.

Delegaadid otsustasid, et konverentsil esindatud riikide valitsused peaksid teatama Rootsi valitsusele oma nõusolekust selles aktis käsitletud soovialvuste vastuvõtmiseks ja täitmiseks.

Selle tõenduseks delegaadid kirjutasid alla käesolevale dokumendile. Tehtud Stokholmis 25. mail 1935 ühes eksemplaris, mis deponeeritakse Rootsi valitsuse arhiivi, kes saadab sellest tõestatud ärakirjad kõigile konverentsil esindatud valitsustele.

Emil Krogh	A. Poulsen
C. Vamberg	E. A. Hansen
H. Bahnsen	E. Tärna
Ilmari A. Jokinen	Harry Juselius
Dr. Jäger, ainult regionaalse kokkuleppe ulatuses	William Söderman
Dipl. Ing. B. Banaitis	K. Purns
Olaf Moe	A. Stankevicius
Tadeusz Jaskólski	Eugenjusz Stalinger
Josef Kubisz	Vladyslaw Sakowicz
Axel Lindblad	Erik Hägg
Gunnar Landström	A. Sigurd Litström

Piirkondlik kokkulepe Balti mere rannikmaade administratsioonide vahel nende laevade raadiotelefonilise talituse kohta, mis on varustatud nõrga võimsusega jaamaga ja tegutsevad Balti merel.

Stokholm — 25. mail 1935.

Artikkel 1.

Käesolev kokkulepe, mis on tehtud kokkukõlas Madridi raadioühenduste üldreglemendi eeskirjadega (atikkel 7, § 5, lõige (3/b)), käsitleb raadiotelefonilist talitust neis laevades, mis on varustatud jaamaga, mille kandelaaine võimsus antennis ei ületa 100 watti ja millel töötab raadiotelefonisti tunnistusega varustatud operaator, ning nende laevadega ühendustpidavate ranna raadiotelefoni jaamade raadiotelefonilist talitust.

Artikkel 2.

Teised kindel-, liikuv- ja amatöörtalitused hoiavad alles õiguse töötada käesolevas kokkuleppes mainitud sagedusastmikes, nagu see on nähtud ette sagedusastmikkude jaotustabelis Madridi raadioühenduste üldreglemendi 7. artiklis.

Artikkel 3.

Maad, mille administratsioonid võtavad osa sellest kokkuleppest, on järgmised: Saksa, Taani, Eesti, Soome, Läti, Leedu, Poola ja Rootsi.

Artikkel 4.

Et vältida segamisi, mis mõjutavad praegu raadiotelefonilist talitust Balti mere piirkonnas, ülalloendatud administratsioonid võtavad kohaldamisele nende segamiste vähendamise ühe abinõuna siialisatud tabelis toodud sagedusastmikkude jaotuskava.

Artikkel 5.

Astmikkude jaotus on ette pandud soovitusena ja selle järgi tuleb talitada võimaluse piires.

Artikkel 6.

Käesolev kokkulepe astub jõusse 1. jaanuarist 1936; seda võib üles öelda või muuta kuuekuise etteteatamisega, mis notifitseeritakse Liidu Büroole.

Artikkel 7.

Administratsioonid teatavad Liidu Büroole sagedused, mis nad on määranud oma jaamadele käesoleva kokkuleppe kohaselt, enne 1. juulit 1936. Nende sageduste teatamisel administratsioonid vihjavad käesolevale kokkuleppele. Nende sageduste notofitseerimise kuupäevaks loetakse käesoleva kokkuleppe jõustumise kuupäev.

Artikkel 8.

Administratsioonide esindajad on sellele kokkuleppele alla kirjutanud oma administratsiooni heakskiitmise reservatsiooniga, millisest heakskiitmisest teatatakse Liidu Büroole enne 1. oktoobrit 1935.

Tehtud Stokholmis 25. mail 1935.

Saksamaa eest: Dr. Jäger

Taani eest: C. Wamberg

Eesti eest: E. Tärna

Soome eest: Harry Juselius

Läti eest: K. Purns

Leedu eest: Dipl. Ing. B. Banaitis

Poola eest: Eugenjusz Stalinger

Rootsi eest: A. Sigurd Litström

Sagedusastmikkude jaotus.

Sagedused kc/s	Lainte pikkused m	Ranna- jaamad	Laevad rannajaama- dega	Laevad enese vahel	Kohaliku iseloomuga talitused	Märku- sed
1	2	3	4	5	6	7
Sageduste 1530 kuni 2610 kc/s kohta vaadata ühtlasi Lissaboni 1934 a. piirkondlikku kokkulepet.						
1530—1560					(Soome Rootsi Taani Saksa	4) } 1)
1560—1590						
1590—1620						
1620—1630						
1630—1670		Rahvusva- heline väl- jakutse laine	Rahvusva- heline väl- jakutse ja hädalaine			2)
1670—1690					Saksa Poola	} 1)
1690—1720						
1720—1735		—				
1735—1750		Taani				
1750—1765		Rootsi				
1765—1780		Saksa				
1780—1795		—				
1795—1810		—				
1810—1825		Poola				
1825—1830		—				
1830—1845		—				
1845—1860		Soome				
1860—1875		—				
1875—1900			Saksa			6) 7) }
1900—1925			—			
1925—1950			Taani			
1950—1975			—			
1975—2000			—			
2000—2025			—			
2025—2050			Rootsi			
2050—2070			Poola			
2070—2095			—			
2095—2120			Soome			
2120—2150				—		
2150—2180				Taani		
2180—2210				—		
2210—2240				—		
2240—2270				Saksa		
2270—2300				—		
2300—2330				Rootsi		

1	2	3	4	5	6	7
2330—2360		Ainult kohaliku iseloomuga talituste jaoks.				1)
2360—2390				—		
2390—2410		Saksa				
2410—2430		—				
2430—2450		—				
2450—2470		Taani				
2470—2490		—				
2490—2510		—				
2510—2530		—				
2530—2550		Saksa				
2550—2570		—				
2570—2590		Rootsi				
2590—2610		—				
2610—2635		Saksa				
2635—2660						
2660—2685		Läti				
2685—2710		Rootsi				
2710—2735		Eesti				
2735—2760		Taani				
2760—2785		Leedu				
2785—2810						3)
2810—2835		Soome				
2835—2860						
2860—2885		Poola				
2885—2900			Poola			6) 7)
2900—2930						4)
2930—2945			Poola			
2945—2975			Läti			
2975—3005			Saksa			
3005—3035						
3035—3065			Eesti			6) 7)
3065—3095						
3095—3125			Rootsi			
3125—3155			Leedu			
3155—3185			Taani			
3185—3215			Soome			
3215—3245						5)
3245—3275						
3275—3305				Leedu		
3305—3335				Soome		
3335—3365				Taani		
3365—3395				Saksa		

1	2	3	4	5	6	7
3395—3425				Eesti		
3425—3455				Rootsi		
3455—3485				Poola		
3485—3515				Läti		
3515—3545						
3545—3605						5)
3605—3635						3)

Märkused :

1. Neid sagedusastmikke kasutavad jaamad tarvitavad põhimõtteliselt stabiliseeritud saatjaid nii väikese võimega, kui võimalik, mille kandelaaine ei ületa üldiselt 20 watti antennis.

2. Laine, mis on üldiselt kasutatav, kui laev soovib välja kutsuda teise maa rannajaamu või ümberpöörduks.

3. Astmik, mis on kasutatav turismilennukite poolt.

4. Astmik, mis on kasutatav mere- ja õhusõidu raadiomajakaile. (Madridi raadioühenduste üldreglemendi art. 7, § 20).

5. Astmikud, mis on kasutatavad Balti mere kallastel mitte-asuvate riikide administratsioonide poolt, kui nende laevad viibivad selles meres.

6. Sagedusastmikke 1875 ja 2120 kc/s vahel ja 2885 ja 3245 kc/s vahel, välja arvatud astmik 2900—2930 kc/s, võidakse kasutada nende maade administratsioonide poolt, kellele nad on määratud laevade omavaheliste talituste jaoks, tingimustel, et nad ei sega laevade talitust rannajaamadega.

7. Sagedusastmikke 1875 ja 2120 kc/s vahel ja 2885 ja 3245 kc/s vahel, välja arvatud astmik 2900—2930 kc/s, võidakse kasutada administratsioonide rannajaamade poolt, kellele nad on määratud, tingimusel, et need jaamad peaksid kinni Madridi raadioühenduste üldreglemendi lisas I määratud tolerantsidest, ja rannajaamad võimega kuni 250 watti antennis, vähemalt tolerantsist 0,1 %.

Final Act.

The Governments of Denmark, Esthonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Norway, Poland and Sweden having recognised the high standard of efficiency attained with regard to the use of radiotelephony in ships, having ascertained that the number of radiotelephone stations in ships trading chiefly or only in the Baltic and adjacent waters at present reach a considerable figure, and being desirous of promoting safety of life at sea by establishing by means of a common agreement a uniform system of safety service based upon the radiotelephone,

Have appointed their representatives at the Conference convened by the Swedish Government at Stockholm on May 20th, 1935, in order to discuss and draw up the principles that should govern a system of safety service as above mentioned, namely:

- Denmark — E. Krogh, Assistant Secretary in the Marine Department, Ministry of Shipping and Fisheries.
A. Poulsen, Engineer, cand. polyt. Adviser on Radio subjects to the Ministry for Shipping.
F. C. Wamberg, Chief of the Radio engineering office in the Post and Telegraph Administration.
E. A. Hansen, Telegraph-engineer.
H. J. Bahnsen, Captain.
- Esthonia — E. Tärna, vice Director in the Ministry of Communications.
- Finland — I. A. Jokinen, Director General of the Board of Shipping.
O. H. Juselius, Chief of division for Telegraph in the Post and Telegraph Direction.
V. J. Rissanen, Engineer in the division for Telegraph in the Post and Telegraph Direction.
V. A. Söderman, Assistant to the section for Shipping in the Board of Shipping.
- Germany — Dr. Jäger, Ministerial Counsellor in the Postal Ministry.
- Latvia — K. Purns, Chief of the Hydrographical Section in the Ministry of Finance.
- Lithuania — B. Banaitis, Engineer, Chief of division in the Ministry of Communications.
A. Stankevicius, Engineer, Chief of the Radio station of Kaunas.
- Norway — O. Moe, Chief Engineer in the Telegraph Administration.
- Poland — E. Stalinger, Chief of Division in the Ministry for Post and Telegraph.
T. Jaskólski, Engineer.
W. Sakowicz, Engineer, Captain in the Naval Division of the Ministry of War.
J. Kubisz, Counsellor in the Ministry of Post and Telegraph.
- Sweden — E. Hägg, Director General of the Administration of Pilotage, Lighthouses and Buoyage.
P. A. Lindblad, Counsellor in the Royal Board of Trade.
A. S. Litström, First Engineer in the Royal Board of Telegraph.
C. G. Landström, First Lieutenant in the Royal Navy.

The Conference agreed to adopt the following plan for its discussions, viz:

I.

The aim of the Conference is to investigate the possibility of, and to draw up a draft for the organisation of radiotelephony, with a view to its effective use for the purpose of safeguarding human life at sea within an area comprising the Baltic sea and certain adjacent waters.

The Conference have in mind radiotelephony on frequencies over 1530 kc/s (196, 1 m) by ship radiotelephony stations, which may be handled by operators holding radiotelephony certificates only.

II.

With regard to the purpose stated in I, the Conference are to consider the following main questions, namely.

- A. Limits of the traffic area, in regard to which from a standpoint of safety, the organisation of radiotelephony should be effected.
- B. The degree of safety (possibility of obtaining assistance in cases of emergency) which by means of radiotelephony should be maintained in the traffic area.
- C. Measures and regulations concerning the use of radiotelephony for insuring safety at sea.

As to the traffic area mentioned under A, the Conference should consider among other matters how far the regulations laid down in articles 27 and 28 of the International Safety Convention of 1929 could be used as a basis for defining this area.

As to paragraph B, the question should be discussed as to whether the necessary degree of safety should be

- (1) the degree of safety, which by the International Safety Convention 1929, is intended to be attained by radiotelegraphy, or
- (2) any other greater or lesser degree of safety.

As to paragraph C, where measures are considered advisable or regulations seem necessary, the Conference should discuss and draw up draft regulations regarding:

1. Ship Stations. In order to obtain satisfactory communication, the range or ranges of these stations should be fixed with regard to existing coastal stations or to a possibly increased number of such stations, in accordance with the degree of safety agreed upon.

2. Coastal Stations. An investigation should be made as to whether, with regard to the range of ship stations, the positions and number of existing coastal stations may be considered adequate and corresponding to the degree of safety agreed upon or if not, the question of positions and number of necessary additional coastal stations should be considered.

3. Watches.

a) Coastal Stations. Concerning these, the question should be considered if, as regards the degree of safety, the watch should be continuous day and night. In addition, the possibility should be considered of a limitation of the watch hours according to special agreement in case the traffic zones of coastal stations cover one and the same area. This limitation might possibly be different by day and by night.

b) Ship Stations, in regard to these the requisite hours of watch should be considered as well as the periods of attending to distress signals,

c) Lightships and Lighthouse Stations fitted with radiotelephony, in regard to which necessary or otherwise adequate watch should be considered.

4. Distress Signals, in regard to which the following should be laid down.

- a) waves, suitable for distress messages: wave 1650 kc/s (182 m), the wave used by coastal stations when listening in on commercial traffic or other waves,

- b) language to be preferably used in distress communications,
- c) manner of calling for assistance,
- d) transmission of distress communications by the aid of
 - 1) Radiotelegraphy,
 - 2) Radiotelephony,
 - 3) Broadcasting.
- 5. Requirements of competency for obtaining a limited radio-telephone operator's certificate.
- 6. Technical requirements of radio installations on board ship.
- 7. Certificates.
- 8. Distribution of frequencies. In connection with the Conference, it seems appropriate that a scheme for such distribution be drafted.
- 9. Other questions in connection with the aims of the Conference.
- 10. The form of the report of the Conference.

As a result of the discussion the Delegates have agreed as follows.

Art. 1.

Cargo ships.

Regarding the installation of radio in cargo ships the Delegates find that this question is adequately dealt with by the International Convention for the Safety of Life at Sea of May 31st, 1929. The Delegates are, however, of the opinion that in order to further the safety at Sea, the Administrations concerned should encourage the installation of radiotelephones in cargo ships, and the attention of shipowners should be called to the advantages of such installations.

Art. 2.

Limits of traffic area.

The Delegates are of the opinion that the traffic area (hereinafter called the area) in regard to which, from a standpoint of safeguarding human life at sea, an organisation of radiotelephone service should be effected, ought to be defined in conformity with the area described sub number 1. in the annex to article 28 of the Safety Convention, i. e. The Baltic Sea and approaches thereto east of a line drawn from Utsire (Norway) in the North to Texel (Netherlands) in the South.

With regard to the distribution of frequencies the term Baltic Sea is understood in its geographical sense.

Art. 3.

Degree of Safety.

The Delegates find that the degree of safety that should be aimed at and ultimately attained as regards the passenger traffic within the area should in principle be the same as laid down by the Safety Convention with regard to the oversea trade, i. e. that with the exception only of such cases as mentioned below (Article 4 d) in which it would not seem reasonable to require a radio installation, the system to be established should be of such a nature that would ensure for any ship in case of distress sufficient opportunity of getting in touch by means of radiocommunication with one or more coast stations (and/or other ships) in order to secure the necessary assistance.

Art. 4.

Installations in ships.

a. As regards passenger ships trading on international voyages within the area the Administrations concerned should not grant exemptions from the requirements of Article 27 of the Safety Convention unless they have in each case satisfied themselves that the standard of safety as above could be fully maintained by means of a radiotelephone installation, due regard being had to the special conditions of the route etc.

b. Whenever a passenger ship, as mentioned under a, is exempted from the requirements of Article 27, the Administration concerned should grant such exemption on condition only that the ship be equipped with a fully reliable and properly operated radiotelephone installation. With regard to new ships, ships being equipped with a new radio installation and ships being converted to passenger service or bought from abroad, the radiotelephone installation should fulfill the requirements laid down under c, especially as to range of the transmitter and the power available.

c. It is recommended that the technical requirements laid down in Article 31 of the Safety Convention for radiotelegraph stations should in principle apply to radiotelephone stations in ships. As to the range of the station, it is considered that the station should be able to maintain a range of 100 nautical miles from ship to shore by day, and under normal conditions and sufficient power should always be available to maintain this range for at least 3 consecutive hours.

Although it is the opinion of the Delegates that the above range could normally be obtained with a power of not more than 20 watts in the antenna, it is left to each Administration how to define and measure the range.

It is however recommended that the ship stations should as far as possible comply with the recommendations of Avis No. 68, Lisbon 1934.

d. The recommendations laid down in this article should not prevent an Administration from exempting a ship altogether from the requirement to carry a radiotelegraph or radiotelephone installation in such cases where either from the small size of ship, the small number of passengers carried, the sheltered nature of the route or any other cause, it would seem unreasonable or unnecessary to require that ship to be equipped with a radio installation.

Art. 5.

Number of Coast Stations required, and distress service of these stations.

The Delegates find that owing to practical difficulties especially with regard to proper watchkeeping, the system of radiotelephone service to be established in order to maintain within the area a standard of safety as required above, could not be based upon the radio installations of the ships only, and consequently it is thought necessary that the system should be brought to rest upon the coast stations as the main pillars of the safety service.

On the assumption of a minimum range of the ship stations of 100 nautical miles as recommended above the Delegates have examined the question of the number and position of coast stations that would be required in order to ensure that the said service could be carried out in a satisfactory manner. In presenting the following list of coast stations, now working or

under construction, the Delegates wish to point out that these stations represent a minimum of stations required.

Name of coast station	Geographical position	Present hours of watch	Equipped with radiotelephone
Boden*)	65°50'40" N. 21°38'50" E.	24	Swedish coastal stations are intended to be fitted with radio telephone for transmission and reception on 1650 kc/s
Härnösand	62°44'17" N. 18°07'47" E.	24	
Vaxholm	59°24'15" N. 18°21'50" E.	24	
Tingstäde	57°43'47" N. 18°35'50" E.	24	
Karlskrona	56°09'09" N. 15°35'23" E.	24	
Göteborg	57°40'44" N. 11°54'00" E.	24	
Vaasa	63°07'23" N. 21°37'20" E.	0400—2200	Yes
Hanko	59°50'18" N. 22°56'40" E.	24	Yes
Helsinki	60°08'38" N. 25°02'11" E.	10 minutes at the beginning of each hour	Yes
Viipuri*)	60°42'55" N. 28°45'00" E.	0600—2200	Yes
Tallinn-Kopli	59°27'12" N. 24°42'20" E.	24	Yes. A new telephone-transmitter is projected
Riga	56°56'42" N. 24°01'36" E.	24	Broadcasting
Kotka	57°48'12" N. 22°38'00" E.	0700—0900; 1000—1230; 1400—1630; 1900—2000 (In winter 0700—2000)	Yes
Liepāja	56°33'00" N. 21°00'20" E.	24	No
Klaipėda	55°42'10" N. 21°07'20" E.	24	Yes
Gdynia**)	54°32'49" N. 18°32'19" E.	24	No
			Intended for the end of 1935
Rügen	54°34'55" N. 13°37'01" E.	24	Yes
Köbenhavn	55°40'49" N. 12°36'32" E.	24	Yes
Flekkerøy	58°04'10" N. 8°00'03" E.	24	Yes
Blaavand	55°33'29" N. 8°05'11" E.	24	Yes
Norddeich	53°36'26" N. 7°08'23" E.	24	Yes
or			
Elbe-Weser	53°51'52" N. 8°37'33" E.	24	Yes

*) The stations of Boden and Viipuri are expected to be substituted within a near future by new stations at Lulea and Kotka respectively.

**) As the Free City of Danzig was not represented at the moment of signing this Act, the coast station of Danzig could not be included in the list but is considered by the Conference to be most valuable.

The Delegates recommend that all these stations be kept equipped in a modern way with a radiotelephone installation, and that they should be worked so as to maintain a careful watchkeeping day and night. The Delegates further recommend that the activity of these coast stations should be supported as far as possible by other existing stations within the area. The watch on the coast stations with regard to radiotelephony should be kept on the distress wave for radiotelephony 1650 kc/s in addition to any watchkeeping on traffic waves.

The distress service of a coast station should be organised in such a way that a distress call received by that station could be immediately retransmitted in every possible way so as to ensure that it may be received, as far as possible, by all ships listening in on same wavelength or another. In addition to a retransmission on the distress waves for radiotelegraphy and radiotelephony and any other suitable waves as prescribed in the general radio-regulations annexed to the International Telecommunication Convention, Madrid 1932, it is recommended that the coast stations should inform the broadcasting stations of the respective countries so as to enable them to retransmit the distress message immediately.

Art. 6.

Watchkeeping in ships.

In order to ensure that the distress call is received by as many ships as possible, the Delegates recommend that the Administrations should encourage the ships fitted with radiotelephone to listen in on the call frequency 1650 kc/s (182 m) during the first 3 minutes G.M.T. of each hour — 0000 to 0003. Coastal stations may immediately after this 3 min. period transmit on 1650 kc/s messages which are of special importance for navigation (for instance: gale warnings). If the coast station has a message for a ship, it should be transmitted immediately after the warnings, if any, on the national wave of the coast station; if not received on the ship it should be repeated once more immediately and eventually repeated later on (next periods). In all cases the silence period of 3 min. must be observed.

It is recommended that a regular watch be arranged either on the distress wave or on the working wave of a coast station in all cases where such regular watch could be kept without unreasonable burden to the ship, for instance by means of a loudspeaker on the bridge.

In order to enable ships fitted with radiotelegraph only which have received a distress call transmitted on the frequency of 1650 kc/s and thereupon retransmitted by a coast station by means of radiotelegraph, to follow the distress traffic directly, it is further recommended as follows: Ships trading regularly in the area and required to be fitted with radiotelegraph should be equipped with receivers covering the frequency band destined for the radiotelephone service.

Art. 7.

Certificates for ships equipped with radiotelephone.

The Delegates have examined the practice now used in the Countries represented and are of opinion that for the time being there is no need of introducing a new certificate.

Art. 8.

Manner of calling for assistance.

In view of the fact that the international distress signal for radiotelephony, „Mayday“, does not seem well adapted within the area of the Baltic for calling the attention of other stations (coast or ship stations) listening on the distress wave 1650 kc/s (182 m) it is recommended that the distress signal should be preceded by a special alarm signal that can be agreed upon by the Governments concerned.

Art. 9.

Distress wave.

In view of the fact that the General Radio Regulations, Madrid 1932, have not fixed any international distress wave for radiotelephony but only reserved the frequency of 1650 kc/s as a calling wave leaving the choice of the distress wave to the single administrations, the Conference recommends that 1650 kc/s (about 182 m) should be used as the general distress wave for radiotelephony.

Art. 10.

Competency of radiotelephone operators.

It is recommended that the requirements for obtaining a restricted radiotelephone certificate as mentioned in the General Radio Communication Regulations, Art. 10, § 7 (2) should be as follows:

- a) Sufficient practical ability to regulate and to operate a radiotelephone station;
- b) Ability to transmit distinctly by voice and to receive distinctly by telephone;
- c) Knowledge of the Regulations applying to the exchange of radiotelephone communications and of the part of the Radiocommunication Regulations relating to the safety of life at sea.

In connection with this agreement, a regional arrangement concerning the distribution of frequencies for radiotelephony has been signed. The arrangement is attached to this Act.

With respect to the arrangement for the Baltic Sea it seems to be necessary to utilise the same common frequency bands in both regions (North Sea and Baltic Sea) for the services of directional radiobeacons for maritime and air-craft purposes, for tourist air-planes and for ships of countries not bordering on the North Sea and the Baltic Sea. The following frequency bands are being recommended as exclusive bands for the above mentioned services.

1530—1560)
2900—2930) kc/s for radiobeacons.

2785—2810)
3605—3635) kc/s tourist airplanes.

3215—3245)
3545—3605) kc/s for ships of countries not bordering on the North Sea and the Baltic Sea.

The Delegates resolved that the Governments of the countries represented at the Conference should before January 1-st 1936, notify the Swedish Government of their willingness to accept and carry out the recommendations set down in this Act.

In witness whereof the Delegates have signed this document.

Done at Stockholm this twentyfifth day of May 1935, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of Sweden which shall transmit true copies thereof to all Governments represented at the present Conference.

Emil Krogh

C. Wamberg

H. Bahnsen

Ilmari A. Jokinen

Dr. Jäger only for the „Arrangement Régional“

Dipl. Ing. B. Banaitis

Olaf Moe

Tadeusz Jaskólski

Josef Kubisz

Axel Lindblad

Gunnar Landström

A. Poulsen

E. A. Hansen

E. Tärna

Harry Juselius

William Söderman

K. Purns

A. Stankevičius

Eugenjusz Stalinger

Władysław Sakowicz

Erik Hägg

A. Sigurd Litström

Arrangement régional entre les administrations des pays riverains de la Mer Baltique, relativement au service radiotéléphonique des navires munis d'un poste de faible puissance et opérant dans la Mer Baltique.

Stockholm, 25 mai 1935.

Article 1-er.

Le présent arrangement, établi conformément aux dispositions du Règlement général des radiocommunications de Madrid (article 7, § 5, alinéa (3) b), vise le service radiotéléphonique des navires munis d'un poste dont la puissance d'onde porteuse dans l'antenne ne dépasse pas 100 watts et qui sont desservis par un opérateur pourvu d'un certificat de radiotéléphoniste et le service radiotéléphonique des stations côtières correspondant avec ces navires.

Article 2.

Les autres services fixes, mobiles et amateurs, conservent la faculté de travailler dans les bandes de fréquences visées au présent arrangement, comme il est prévu au tableau de répartition des bandes de fréquences de l'article 7 du Règlement général des radiocommunications de Madrid.

Article 3.

Les pays dont les administrations prennent part à cet arrangement sont les suivants: Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Lettonie, Lithuanie, Pologne et Suède.

Article 4.

Dans le but de remédier aux brouillages affectant actuellement le service radiotéléphonique dans la région de la Mer Baltique, les administrations précitées adoptent, comme un des moyens de réduire ces brouillages, le plan de répartition des bandes de fréquences indiqué au tableau ci-annexé.

Article 5.

La répartition des bandes est donnée à titre de recommandation et sera suivie dans toute la mesure du possible.

Article 6.

Le présent arrangement entrera en vigueur à partir du 1-er janvier 1936; il pourra être dénoncé ou modifié moyennant un préavis de six mois notifié au Bureau de l'Union.

Article 7.

Les administrations notifieront au Bureau de l'Union les fréquences qu'elles ont attribuées à leurs stations, conformément au présent arrangement, avant le 1-er juillet 1936. En notifiant ces fréquences, les administrations se référeront au présent arrangement. Pour ces fréquences, la date de la notification sera celle de la mise en vigueur du présent arrangement.

Article 8.

Les représentants des administrations ont signé cet arrangement sous réserve de l'approbation de leur administration, laquelle sera communiquée au Bureau de l'Union avant le 1-er octobre 1935.

Fait à Stockholm, le 25 mai 1935.

Pour l'Allemagne:	Dr. Jäger	Pour la Lettonie:	K. Purns
Pour le Danemark:	C. Wamberg	Pour la Lithuanie:	Dipl. Ing. B. Banaitis
Pour l'Estonie:	E. Tärna	Pour la Pologne:	Eugenjusz Sta- linger
Pour la Finlande:	Harry Juselius	Pour la Suède:	A. Sigurd Lit- ström

Attribution des bandes de fréquences.

Fréquences kc/s	Longueurs d'onde m	Stations côtières	Bateaux avec côtières	Bateaux entre eux	Services de caractère local	Observations
1	2	3	4	5	6	7
Quant aux fréquences de 1530 à 2610 kc/s voir également l'Arrangement régional de Lisbonne 1934.						
1530—1560					(Finlande Suède Danemark Allemagne	4)
1560—1590						1)
1590—1620						
1620—1630						
1630—1670		Onde d'appel internatio- nal	Onde d'appel internatio- nal et on- de de dé- tresse			2)
1670—1690					Allemagne Pologne	1)
1690—1720						
1720—1735		—				
1735—1750		Danemark				
1750—1765		Suède				
1765—1780		Allemagne				
1780—1795		—				
1795—1810		—				
1810—1825		Pologne				
1825—1830		—				
1830—1845		—				
1845—1860		Finlande				
1860—1875		—				
1875—1900		—	Allemagne			6) 7)
1900—1925			—			
1925—1950			Danemark			
1950—1975			—			
1975—2000			—			
2000—2025			—			
2025—2050			Suède			
2050—2070			Pologne			
2070—2095			—			
2095—2120			Finlande			
2120—2150				—		
2150—2180				Dane- mark		

1	2	3	4	5	6	7
2180—2210				—		
2210—2240				—		
2240—2270				Alle- magne		
2270—2300				—		
2300—2330				Suède		
2330—2360		Seulement pour des services des caractère local				1)
2360—2390				—		
2390—2410		Allemagne				
2410—2430		—				
2430—2450		—				
2450—2470		Danemark				
2470—2490		—				
2490—2510		—				
2510—2530		—				
2530—2550		Allemagne				
2550—2570		—				
2570—2590		Suède				
2590—2610		—				
2610—2635		Allemagne				
2635—2660						
2660—2685		Lettonie				
2685—2710		Suède				
2710—2735		Estonie				
2735—2760		Danemark				
2760—2785		Lithuanie				
2785—2810						3)
2810—2835		Finlande				
2835—2860						
2860—2885		Pologne				
2885—2900			Pologne			6) 7)
2900—2930						4)
2930—2945			Pologne			6) 7)
2945—2975			Lettonie			
2975—3005			Allemagne			
3005—3035						
3035—3065			Estonie			
3065—3095						5)
3095—3125			Suède			
3125—3155			Lithuanie			
3155—3185			Danemark			
3185—3215			Finlande			
3215—3245						

1	2	3	4	5	6	7
3245—3275				Lithu- anie Finlan- de Dane- mark Alle- magne Estonie Suède Pologne Letto- nie		
3275—3305						
3305—3335						
3335—3365						
3365—3395						
3395—3425						
3425—3455						
3455—3485						
3485—3515						
3515—3545						
3545—3605						5)
3605—3635						3)

Notes:

1) Les postes utilisant ces bandes de fréquences emploieront, en principe, des émetteurs stabilisés de puissance aussi réduite que possible et ne dépassant pas, en général, 20 watts onde porteuse dans l'antenne.

2) Onde susceptible d'être utilisée, en général, lorsqu'un bateau désire appeler une station côtière d'un autre pays et vice versa.

3) Bande susceptible d'être utilisée par les avions de tourisme.

4) Bande susceptible d'être utilisée par les radiophares directionnels maritimes et aériens (article 7, § 20 du Règlement général des radiocommunications de Madrid).⁹

5) Bandes susceptibles d'être utilisées par les administrations des pays non riverains de la Mer Baltique lorsque leurs navires fréquentent cette mer.

6) Les bandes de fréquences entre 1875 et 2120 kc/s et entre 2885 et 3245 kc/s à l'exclusion de la bande de 2900 à 2930 kc/s, peuvent aussi être utilisées par les administrations des pays auxquels elles sont attribuées pour le service des bateaux entre eux à condition de ne pas gêner le service des navires avec les stations côtières.

7) Les bandes de fréquences entre 1875 et 2120 kc/s et entre 2885 et 3245 kc/s, à l'exclusion de la bande de 2900 à 2930 kc/s, peuvent aussi être utilisées par les stations côtières des administrations des pays auxquels elles sont attribuées à condition que ces stations observent les tolérances fixées à l'appendice 1 du Règlement général des radiocommunications de Madrid et, pour les stations côtières jusqu'à 250 watts-antenne, une tolérance de 0,1% au moins.

788. Brüsselis 10. aprillil 1926. a. allakirjutatud Riigi laevade immuniteedi kohta käivate mõnesuguste määruste ühtlustamise rahvusvahelise konventsioonile lisaks 24. mail 1934 Brüsselis allakirjutatud protokolli kinnitamise seadus.

Antud Riigivanema poolt dekreedina 1. novembril 1935.

§ 1. Kinnitada Riigi laevade immuniteedi kohta käivate mõnesuguste määruste ühtlustamise rahvusvahelise konventsioonile lisaks 24. mail 1934 Brüsselis allakirjutatud protokoll.

§ 2. Avaldada ühes käesoleva seadusega lisaprotokolli prantsuskeelne tekst eestikeelse tõlkega.

Tallinnas, 1. novembril 1935.

K. Päts

Peaminister

Riigivanema ülesannetes.

Jul. Seljamaa

Välisminister.

Lisaprotokoll Brüsselis 10. aprillil 1926. a. allakirjutatud riigilaevade immunitetidesse puutuvate teatud reeglite ühtlustamise rahvusvahelise konventsiooni juurde, kirjutatud alla Brüsselis, 24. mail 1934.

Riigilaevade immunitetidesse puutuvate teatud reeglite ühtlustamise rahvusvahelisele konventsioonile allakirjutanud valitsused,

Olles tunnustanud tarvilikuks täpsemalt ära määrata nimetatud akti eeskirju, nimetasid allakirjutanud täisvolinikud, kes peale oma heas ja nõutavas vormis leitud täisvolituste vastastikku esitamist leppisid kokku järgnevas:

I.

Kuna on tekkinud kahtlused küsimuses, kas ja millisel määral Konventsiooni artikli 3 sõnad „tema poolt eksploateeritakse“ käivad või võidakse interpreteerida käivatena laevade kohta, mis mõne riigi poolt renditud kas teatud ajaks või reisuks, tehti nende kahtluste vältimiseks alljärgnev deklaratsioon:

„Riikide poolt kas teatud ajaks või reisuks renditud laevad, eeldusel, et neid kasutatakse üksnes valitsuse, mitte aga kaubanduslikus teenistuses, samuti nende laevade poolt transporteeritavad koormad, ei või olla kinnipidamiste, areteerimiste või kohtuliku kinnihoidmise objektiks, kuid see immunitet ei riiva millegagi kõiki muid õigusi või nõudmiste esitamise õigusi, mida huviosalised võiksid omada. Asjaomase riigi diplomaatilise esindaja poolt vastavalt Konventsiooni artiklile 5 väljaantud tunnistus on ka säärasel juhul tõendiks teenistuse iseloomu kohta, milleks laev määratud.“

II.

Artikli 3 paragrahvis 1 ettenähtud erandi suhtes on lepitud kokku, et riigi omandusõigus laevale või riigi poolt teostatav laeva ekspluateerimine kinnipidamise, areteerimise või kohtuliku kinnihoidmise momendil assimileeritakse olemasolevale omandusõigusele või teostatavale ekspluateerimisele võla tekkimise momendil.

Järelikult võivad riigid toetuda sellele artiklile neile kuuluvate või nende poolt ekspluateeritavate laevade suhtes kinnipidamise, areteerimise või kohtuliku kinnihoidmise abinõude tarvitusele võtmise momendil, kui neid laevu kasutatakse ainuüksi valitsuse, mitte aga kaubanduslikus teenistuses.

III.

On lepitud kokku, et konventsiooni artikli 5 eeskirjad ei takista mingil viisil huviosalisi valitsusi, kohaldades rahvuslikkudes seadustes ettenähtud menetlusi, ilmumast ise kohtu ette, kelle arutada on tüliküsimus, ja esitamast seal mainitud artiklis ettenähtud tunnistust.

IV.

Kuna konventsioon ei puuduta milleski sõdijate ja erapooletute õigusi ega kohustusi, siis ei riiva ta mingil viisil artiklis 7 nõutud korras moodustatud priisikohtute jurisdiktsiooni.

V.

On lepitud kokku, et konventsiooni artikli 2 eeskirjad ei piira ega puuduta mingil viisil rahvuslike menetlusreeglite tarvitusele võtmist protsessides, kus riik esineb asjaosalisena.

VI.

Juhul, kui kerkib üles tõenduste ettetoomise või dokumentide esitamise küsimus ja kui huviosalise valitsuse arvates ei ole võimalik ette tuua sääraseid tõendusi või esitada sääraseid dokumente, ilma et see osutuks kahjulikuks rahvuslikele huvidele, siis võib mainitud valitsus sellest loobuda, toetudes rahvuslike huvide kaitsel.

Selle tõenduseks valitsuste poolt nõutavalt volitatud allakirjutanud kirjutasid alla käesolevale Lisaprotokollile, mida peetakse 10. aprilli 1926. a. konventsiooni juurde kuuluvaks lahutamatuks osaks.

Tehtud Brüsselis 24. mail 1934 ühesainsas eksemplaris, mis jääb deponeerituna Belgia Valitsuse arhiivi.

Saksa eest:	Graf Adelman von Adelmansfelden.
Belgia eest:	Hymans.
Brasiilia eest:	Octavio Fialho.
Tšiili eest:	J. Valdes-Mendeville.
Taani eest:	O. Krag.
Hispaania eest:	M. Aguirre de Carcer.
Eesti eest:	Otto Strandman.

Prantsusmaa eest:	P. Claudel.
Suur-Britannia ja Põhja-Iiri eest:	Esmond Ovey.
Ungari eest:	Comte Olivier Woracziczky.
Itaalia eest:	Vannutelli Rey.
Mehhiko eest:	G. N. Santos.
Norra eest:	W. M. Johannessen.
Hollandi eest:	A. Tjarda van Starkenborgh Stachouwer.
Poola eest:	Tadeusz Jackowski.
Portugali eest:	Alb. d'Oliveira.
Rumeenia eest:	D. J. Ghika.
Rootsi eest:	G. de Dardel.
Lõunaslaavia eest:	P. Pechitch.

Protocole signé a Bruxelles, le 24 mai 1934, additionnel a la Convention internationale pour l'unification de certaines regles concernant les immunités des navires d'État, signé a Bruxelles, le 10 avril 1926.

Les Gouvernements signataires de la Convention internationale pour l'unification de certaines regles concernant les immunités des navires d'État.

Ayant reconnu la nécessité de préciser certaines dispositions de cet Acte, ont nommé les plénipotentiaires soussignés, lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:

I.

Des doutes s'étant élevés quant au point de savoir si, et dans quelle mesure, les mots „exploités par lui“ à l'article 3 de la Convention, s'appliquent ou pourraient être interprétés comme s'appliquant aux navires affrétés par un État, soit à temps, soit au voyage, la déclaration ci-dessous est faite en vue de dissiper ces doutes:

„Les navires affrétés par les États, soit à temps, soit au voyage, pourvu qu'ils soient affectés exclusivement à un service gouvernemental et non commercial, ainsi que les cargaisons que ces navires transportent ne peuvent être l'objet de saisies, d'arrêts ou de détentions quelconques, mais cette immunité ne porte aucun préjudice à tous autres droits ou recours pouvant appartenir aux intéressés. Une attestation délivrée par le représentant diplomatique de l'État en cause, de la manière prévue à l'article 5 de la Convention, doit valoir également en ce cas preuve de la nature du service auquel le navire est affecté.“

II.

Pour l'exception prévue à l'article 3, paragraphe I, il est entendu que la propriété du navire acquise à l'État ou l'exploitation du navire effectuée par l'État au moment des mesures de saisie, d'arrêt ou de détention sont assimilées à la propriété existant ou à l'exploitation pratiquée au moment de la naissance de la créance.

En conséquence, cet article pourra être invoqué par les États en faveur des navires leur appartenant ou exploités par eux, au moment des mesures de saisie, d'arrêt ou de détention, si ils sont affectés à un service exclusivement gouvernemental et non commercial.

III.

Il est entendu que rien dans les dispositions de l'article 5 de la Convention n'empêche les Gouvernements intéressés de comparaître eux-mêmes, en se conformant à la procédure prévue par les lois nationales, devant la juridiction saisie du litige et d'y produire l'attestation prévue audit article.

IV.

La convention n'affectant en rien les droits et obligations des belligérants et des neutres, l'article 7 ne porte préjudice en aucune manière à la juridiction des cours de prises dûment constituées.

V.

Il est entendu que rien dans les dispositions de l'article 2 de la Convention ne limite et n'affecte en aucune manière l'application de règles nationales de procédure dans les affaires où l'État est partie.

VI.

Lorsque se pose la question de preuves à administrer ou de documents à produire, si, de l'avis du Gouvernement intéressé, semblables preuves ne peuvent être administrées ou semblables documents produits sans qu'il en résulte un préjudice pour des intérêts nationaux, ledit Gouvernement pourra s'abstenir en invoquant la sauvegarde de ces intérêts nationaux.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements, ont signé le présent Protocole additionnel qui sera considéré comme faisant partie intégrante de la Convention du 10 avril 1926 auquel il se rapporte.

Fait à Bruxelles, la 24 mai 1934, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge.

Pour l'Allemagne:	(signé) Graf Adelman von Adelmansfelden.
Pour la Belgique:	(signé) Hymans.
Pour le Brésil:	(signé) Octavio Fialho.
Pour le Chili:	(signé) J. Valdès-Mendeville.
Pour le Danemark:	(signé) O. Krag.
Pour l'Espagne:	(signé) M. Aguirre de Carcer.
Pour l'Estonie:	(signé) Otto Strandman.
Pour la France:	(signé) P. Claudel.
Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord:	(signé) Esmond Ovey.
Pour la Hongrie:	(signé) Comte Olivier Woracziczky.
Pour l'Italie:	(signé) Vannutelli Rey.
Pour le Mexique:	(signé) G. N. Santos.

Pour la Norvège:	(signé) W. M. Johannessen.
Pour les Pays-Bas:	(signé) A. Tjarda van Starkenborgh Stachouwer.
Pour la Pologne:	(signé) Tadeusz Jackowski.
Pour le Portugal:	(signé) Alb. d'Oliveira.
Pour la Roumanie:	(signé) D. J. Ghika.
Pour la Suède:	(signé) G. de Darde ¹ .
Pour la Yougoslavie:	(signé) P. Pechitch.

789. Rahvusse kuuluvuse määrus vähemusrahvuse enamusega valdades.

Antud Siseministri poolt 6. novembril 1935.

Alus: Rahvusse kuuluvuse aluste määramise seaduse (RT 93 — 1934) §§ 1 ja 13.

§ 1. Kodanikud, kes oma päritolu järgi on kuulunud käesoleva määruise § 2 loendatud valdade vähemusrahvusse, loetakse erandina üldkorrast kuuluvaks sellesse vähemusrahvusse, kes vastavas vallas enamuses.

Kodanikud, kes määranud oma rahvuseks eesti rahvuse või oma päritolu järgi on kuulunud eesti rahvusse ja Petserimaa valdades elutsevad setud kuuluvad eest rahvusse.

§ 2. Rootsi vähemusrahvuse enamusega valdadeks on Rikholdi, Vormsi, Pakri ja Ruhno vald.

Vene vähemusrahvuse enamusega valdadeks on Kose, Skarjatina, Vasknarva, Kasepää, Peipsiäärne, Irboska, Kulje, Laura, Petseri, Rootovo ja Senno vald.

§ 3. Käesoleva määruise maksmahakkamisega kaotab maksvuse Rahvusse kuuluvuse määrus vähemusrahvuse enamusega valdades (RT 21 — 1935).

§ 4. Käesolev määrus hakkab maksuma avaldamisega.

Siseminister K. Eenpalu.

Üldosakonna abidirektor Osk. Angelus.

790. Siseministeeriumi vabateenijate koosseisude määruise täiendamise määrus.

Antud Siseministri poolt kokkuleppel Majandusministriga 2. novembril 1935.

Alus: Riigiteenijate tasude seaduse § 5 (RT 31 — 1935).

Siseministeeriumi vabateenijate koosseis (RT 35 — 1935) täiendatakse, arvates 1. novembrist 1935 järgmiselt:

Teenistuskoha nimetus	I rajoon		II rajoon		Täiendused
	Arv	Kuupalk Kr.	Arv	Kuupalk Kr.	
Suurendatakse:					
1. Üldosakond.					
Noorem administratiivameti kandidaat	2	75.—	—	—	

Siseminister K. Eenpalu.

791. Tariifinõukogu otsus 1. novembrist 1935 kaubaveotariifi nr. 146 täiendamise kohta.

(Protokoll nr. 401 p. 1.)

Alus: Tariifinõukogu seadus (RT 106 — 1923).

I.

Kaubaveotariif nr. 146 (RT 26 — 1935) § 24 täiendatakse p. n-ga järgmiselt:

n. Vaivara jaamast Sillamäe haruteele kr. 2,50.

II.

Käesolev otsus loetakse maksvaks 15. novembrist 1935.

Tariifinõukogu eesistuja Teedeministri abi K. Jürgenson.

Sekretär A. Remma.

792. Tariifinõukogu otsus 1. novembrist 1935 eriveotariifi nr. 171 maksmapanemise kohta.

(Protokoll nr. 401 p. 1.)

Alus: Tariifinõukogu seadus (RT 106 — 1923).

I.

Eriveotariif nr. 171, põlevkivi veoks Kiviõli, Küttejõu ja Kohtla jaamast Vaivara jaama.

§ 1. Põlevkivi veo eest 15-tn. saadetistena võetakse veomaksu igalt tervelt või alustatud 100 kg:

Kiviõli—Vaivara	9 senti
Küttejõu—Vaivara	9 „
Kohtla—Vaivara	7 „

Veomaks arvutatakse saadetise tõelikult kaalult, kuid mitte vähem, kui veoks kasutatud vaguni kandejõu eest.

§ 2. Kõik teised maksud arvutatakse üldtariifi järgi.

II.

Käesolev tariif hakkab maksma 15. novembrist 1935.

Tariifinõukogu eesistuja Teedeministri abi K. Jürgenson.

Sekretär A. Remma.

793. Tariifinõukogu otsus 1. novembrist 1935 raudteede ja autobuse liinide otseühenduse veotariifi nr. 166 täiendamise kohta.

(Protokoll nr. 401 p. 2.)

Alus: Tariifinõukogu seadus (RT 106 — 1923).

I.

Raudtee ja autobuseliinide otseühenduse veotariifi nr. 166 (RT 51 — 1935, täiendus RT 58 ja 80 — 1935) täiendatakse uue § 9-ga:

§ 9. Pagasi- või kaubasaadetistelt, mis veetakse ainult vahetusjaama ja postkontori vahel, võetakse peale § 7 või 8 ettenähtud maksu jõuvankril veo eest lisamaksu 10 senti igalt saadetiselt.

II.

Käesolev otsus loetakse maksvaks 15. novembrist 1935.

Tariifinõukogu eesistuja Teedeministri abi K. Jürgenson.

Sekretär A. Remma.

794. Tapa linnavolikogu otsus 26. septembrist 1935 lisamaksude kohta.

Alus: Linna sissetulekute, väljaminekute, eelarvete ja aruannete seaduse § 111¹.

Tapa linnavolikogu omal koosolekul 26. septembril 1935 otsustas: Linna kulude katteks võtta alljärgnevaid makse 1936/1937 maksuaastast alates:

2. Maks vanadekodu heaks — igalt sissesõitnud ja aadressbüroos registreeritud isikult, hoolealuste elutingimuste parandamiseks — 10 senti.

3. Kantseleimaksu: A) Kõigilt linnavalitsusest väljaantavatelt tempelmaksustamisele kuuluvatelt tunnistustelt, igasugustelt ära kirjadelt ja vastustelt palvekirjadele — 50 sendi suuruses igalt paberipoognalt, kusjuures paber, mis on vähem kui poogen, loetakse üheks poognaks; B) Hobuste võõrandamise korral igalt hobusepassi endiselt omanikult uue omaniku nimele ümber-

kirjutamise ja võõrandamise tõendamise eest — harilikul tööpäeval 50 senti ja laadapäeval 25 senti väärtuses.

Märkus. See otsus on Siseministeeriumi omavalitsuste osakonna kirja nr. 961 — 25. oktoobrist 1935 põhjal Siseministri ja Majandusministri poolt kinnitatud.

Tapal, 29. oktoobril 1935. Nr. 2009.

Linnapea T. Rähn.

Sekretär J. Alamäe.