

Suomen talvimerenkulku

Finlands vintersjöfart

Finland's Winter Navigation

Ohjeita talvimerenkulun toimijoille

Insruktioner för aktörerna inom vintersjöfarten

Instructions for winter navigation operators



Arctia Icebreaking Ltd

Icebreaker	Call Sign	Direct	Mobile – GSM phone	E-mail
Urho	OHMS	+358 (0) 30 620 7500	+358 (0) 400 219681	urho.bridge@arctia.fi
Sisu	OHMW	+358 (0) 30 620 7400	+358 (0) 400 219682	sisu.bridge@arctia.fi
Otso	OIRT	+358 (0) 30 620 7300	+358 (0) 400 219680	otso.bridge@arctia.fi
Kontio	OIRV	+358 (0) 30 620 7200	+358 (0) 400 592747	kontio.bridge@arctia.fi
Voima	OHLW	+358 (0) 30 620 7650	+358 (0) 400 318156	voima.bridge@arctia.fi
Fennica	OJAD	+358 (0) 30 620 7700	+358 (0) 400 107157	fennica.bridge@arctia.fi
Nordica	OJAE	+358 (0) 30 620 7800	+358 (0) 400 246551	nordica.bridge@arctia.fi
Polaris	OJQT	+358 94 245 0459	+358 4687 67900	polaris.bridge@arctia.fi

All icebreakers listen to VHF Channel 16 and MF 2332 kHz



Urho 1975 . Sisu 1976



Otso 1986 . Kontio 1986



Fennica 1993 . Nordica 1994



Voima 1954/1979/2016



Polaris 2016

Alfons Håkans AS Finnish Branch

Icebreaker	Call Sign	Mobile – GSM phone	E-mail
Zeus of Finland	5BSP4	+358 400 184 031	tug.zeus@alfonshakans.fi



Zeus of Finland

Innehållsförteckning

1. ALLMÄNT.....	2
1.1 Syftet med instruktionerna	2
1.2 Assistans av vintersjöfarten.....	2
1.3 Fartyg berättigade till isbrytarassistans	3
1.3.1 Publikationen Finlands vintersjöfart, följande av anvisningarna.....	3
1.4 Assistansordning	4
1.4.1 Säkerställande av transporter som är kritiska för försörjningsberedskapen	4
1.5 Hamnarnas och rederiernas anmälningsskyldighet	4
1.5.1 Hamnarna	4
1.5.2 Rederiet och mäklarna.....	4
2. TRAFIKRESTRIKTIONER OCH DISPENSER.....	5
2.1 Trafikrestriktioner.....	5
2.2 Utfärdande av trafikrestriktioner	5
2.3 Ekvivalensen mellan isklasserna	6
2.4 Dispenser.....	6
3. BEFÄLHAVARENS CHECKLISTA.....	7
4. NAVIGERING I IS.....	8
4.1 Risker vid navigering i is.....	8
4.2 Rapportering	8
4.2.1 Fartyg destinerade till Bottenviken eller Bottenhavet	8
4.2.2 Fartyg destinerade till Finska viken.....	9
4.2.3 Fartyg destinerade till Saimen	9
4.3 Fartygsdrift i is.....	10
4.4. Instruktioner för assisterade fartyg	10
4.5. Bogseringsinstruktioner	11
5. TAGANDE OCH LÄMNANDE AV LOTS UNDER ISFÖRHÅLLANDEN	14
6. FARTYGSTRAFIKSERVICEN VTS, GOFREP OCH TURKU RADIO	14
6.1 VTS	14
6.2 GOFREP	15
6.3 Säkerhetsradiostationen Turku Radio	15
6.4 Trafiksepareringssystemet tas temporärt ur bruk.....	15
6.5 Kustfarleden tas i bruk i Finska viken.....	15
7. METEOROLOGISKA INSTITUTETS ISTJÄNST	16
8. ISBRYTNINGEN I SAIMEN	17
9. KONTAKTUPPGIFTER OCH YTTERLIGARE INFORMATION.....	18
9.1 Trafikverkets vintersjöfartsenhet.....	18
9.2 Arctia Shipping Ab.....	18
9.3 Sjöfartsverket i Sverige	19
9.4 Alfons Håkans AS Finlands Filial.....	19
9.5 Baltic Sea Icebreaking Web (BIM Web)	19
10. LAGSTIFTNING OCH FÖRESKRIFTER.....	19

1. Allmänt

Dessa anvisningar för vintersjöfarten har sammanställts av vintersjöfartsenheten vid Trafikverket i Finland.

1.1 Syftet med instruktionerna

Trafikverket har sammanställt instruktionerna för vintersjöfarten i samarbete med industrin, rederierna och befraktarna. Parterna bär sitt ansvar för Finlands vintertrafik och strävar efter att sköta sina import- och exporttransporter med moderna fartyg som har goda isgångsegenskaper och tillräcklig maskineffekt och som framförs av en behörig besättning. Trafikverket ansvarar för att isbrytartjänster tillhandahålls enligt punkt 1.2.

Syftet med instruktionerna är att i enlighet med Finlands sjöfartsstrategi 2014-2022 säkerställa att Finlands utrikeshandel och inrikes sjötrafik fungerar störningsfritt och nationalekonomiskt sett kostnadseffektivt samt att garantera vår internationella konkurrenskraft även vintertid, med korta väntetider.

1.2 Assistans av vintersjöfarten

Enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans ([1121/2005](#)) sörjer Trafikverket för tillgången till isbrytarassistans på finskt vattenområde då isförhållandena kräver det. Assistans ges i alla minst 8 meter djupa farleder av klass 1 som leder till en hamn. Till övriga hamnar som ligger längs eller ytter om dessa farleder erbjuds assistans enbart på sådana avsnitt där farleden är av klass 1 och minst 8 meter djup, eller till av Trafikverket separat fastställda platser. I hamnområdena svarar respektive hamn för assistansen. Trafikverket sörjer för tillgången till isbrytarassistans även utanför finskt vattenområde, om assistansen behövs för att trygga Finlands utrikeshandel eller om den baserar sig på ett samarbetsavtal med en annan stat.

Assistansen av vintersjöfarten är avgiftsfri.

Trafikverket har ingått avtal om isbrytartjänster med Arctia Icebreaking Ltd, Alfons Håkans AS Finlands Filial och andra privata bogseringsbolag. Trafikverkets Vintersjöfartsenhet leder och kontrollerar hur isbrytartjänsterna genomförs och följer upp kundtillfredsställelsen i samarbete med fartygstrafikservicen, Östersjöländernas isbrytningsorganisationer och de koordinerande isbrytarbefälvärna.

Med isbrytartjänster avses assistans av fartyg i is och bogsering i samband med det. Storleken på avgifterna som debiteras för bogsering av bärgningskaraktär och annan assistans baseras på enskilda avtal.

1.3 Fartyg berättigade till isbrytarassistans

Isbrytarassistansen grundar sig på lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005). Isbrytarassistans ges till fartyg som uppfyller de trafikrestriktioner som Trafikverket utfärdar för fartyg som trafikerar den aktuella hamnen. Dessutom ska fartyget uppfylla de krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik.

Fartyget ska också uppfylla följande krav då det rör sig i ett område där isbrytarassistans tillhandahålls:

- **Då fartyget går i is, ska det alltid vara nedlastat till det djupgående som förutsätts för isklassen (mellan övre och undre isvattenlinjen).**
- **Propellern är helt under vattenytan och om möjligt helt under isen.**
- **Kylvattensystemet ska vara planerat så och kunna användas på ett sådant sätt att tillgången på kylvatten är säkrad då fartyget går i is även vid maximal maskineffekt enligt isklassintyget.**
- **Fartyget använder den för sin isklass maximala maskineffekten, om isförhållandena eller isbrytaren så kräver.**

Isbrytarens befälhavare kan, av grundad anledning, vägra att assistera ett handelsfartyg. En sådan anledning kan vara att ett fartygs anordningar före assistansen inte fungerar eller vilka med avseende på skrov, maskineffekt, utrustning eller besättning är sådana att gång i is kan antas äventyra dess säkerhet, eller att fartyget annars inte uppfyller kraven för isklassen till exempel med avseende på djupgående.

I enskilda fall kan chefen för vintersjöfartsenheten skjuta upp tidpunkten för assistansen av ett fartyg, även om fartyget uppfyller villkoren för trafikrestriktionerna. **Motiveringen för uppskovet kan till exempel vara att dessa instruktioner inte godkänts, orimliga fördröjningar av den övriga trafiken, exceptionellt svåra isförhållanden eller att befälhavarna på isbrytarna upprepade gånger skriftligen rapporterar att ett fartyg inte lämpar sig för vintertrafik.**

Bogserare som bogserar pråmar hör till isklass III och hör alltså inte till den kategori som är berättigade till isbrytarassistans.

1.3.1 Publikationen Finlands vintersjöfart, följande av anvisningarna

Trafikverket publicerar instruktionerna varje år på sin webbsida och ger ut ett pressmeddelande om den nya publikationen.

Under isbrytningssäsongen 2017-2018 ställs nedanstående fråga till varje fartyg som för första gången under vintersäsongen anlöper finskt eller svenskt assistansområde:

Förbinder ni er att följa de nationella sjöfartsmyndigheternas allmänna instruktioner för vintersjöfarten?

Frågan besvaras jakande eller nekande.

Ett jakande svar innebär inga kostnader för fartyget.

Ett nekande svar påverkar erhållandet av isbrytarassistans vid anlop till finska hamnar.

Svaret kan skickas in i förväg antingen från fartyget eller rederiet eller via e-post till Turku Radio turku.radio@fta.fi som förmedlar informationen till myndigheterna. Rederierna kan skicka in ett gemensamt svar för alla sina fartyg som trafikerar området.

De fartyg som inte gett sitt svar i förväg får frågan per e-post, via AIS-textmeddelande eller VHF-telefon. Turku Radio ställer frågan till fartyg på väg till Bottniska viken och Skärgårdshavet och Helsinki Traffic frågar fartygen på väg till finska hamnar i Finska viken och till Saimen.

Ett nekande svar leder till en anmärkning och sjötrafikledningen informerar vintersjöfartsenhetens chef om saken. Fartygets befälhavare bör kontakta sin agent i ankomsthavnen angående det nekande svaret. Agenten kontaktar i sin tur vintersjöfartsenhetens chef för eventuella vidare åtgärder.

Ett nekande svar inverkar på fartygets framtida assistans.

Med denna fråga vill man försäkra sig om att fartygets besättning i förväg har bekantat sig med publikationen "Finlands vintersjöfart 2017-2018", har godkänt och följer instruktionerna i den.

1.4 Assistansordning

Utgångsläget är att fartyg inte prioriteras. Undantag utgör fartyg i fara, som alltid assisteras först. Isbrytarens befälhavare kan också ändra assistansordningen av trafikmässiga eller assistanstekniska skäl genom att bilda effektiva assistanskonvojer eller genom att godkänna hamnens förslag om att ändra ordningsföljden vid assistansen.

1.4.1 Säkerställande av transporter som är kritiska för försörjnings beredskapen

Om dröjsmålen blir kritiska för Finlands livsmedels- eller energiförsörjning eller för industrin av central betydelse, ska instanserna i fråga anhålla om tillstånd från Försörjningsberedskapscentralen för att prioritera dessa transporter.

1.5 Hamnarnas och rederiernas anmälningsskyldighet

1.5.1 Hamnarna

Hamnen eller fartygets mäklare sänder förhandsrapporter om sin fartygstafrik till isbrytarna veckovis och alltid då trafiksituationen förändras. Anmälningsskyldigheten börjar från tidpunkten för den första trafikrestriktionen som gäller för hamnen i fråga tills den sista trafikrestriktionen upphävs.

1.5.2 Rederiet och mäklarna

Rederierna eller mäklarna ska se till att fartygens tidtabeller förs in i PortNet och att uppgifterna uppdateras så ofta som möjligt. På så vis hjälper man till att göra isbrytjänsterna rättidiga och trafiken smidig.

Rederierna eller mäklarna ska också se till att publikationen Finlands vintersjöfart förmedlas till fartygen i god tid innan dessa anlöper isbelagda farvatten. Förfrågningar från utlandet angående isläge, trafikrestriktioner och trafik bör riktas till fartygets finländska agent. Uppgifterna finns också på webbsidan www.baltice.org.

2. Trafikrestriktioner och dispenser

2.1 Trafikrestriktioner

Då isläget försvåras utfärdar Trafikverkets vintersjöfartsenhet trafikrestriktioner för vinterhamnarna. Trafikverket kan av säkerhetsskäl eller på grund av prioriteringar i trafiken begränsa isbrytarassistanzen i ett område eller en hamn. Trafikverket beslutar om begränsningar i assistansen utifrån väderleks- och isförhållandena samt fartygets isklass och dödvikt. Trafikrestriktionerna grundar sig på Helcoms rekommendationer. Under särskilt svåra isförhållanden kan Trafikverket även beakta fartygets maskineffekt och den lastmängd fartyget transporterar. I sådana fall kombineras trafikrestriktionerna med ytterligare ett tilläggsvillkor gällande hamnspecifik lastbegränsning: till exempel ska fartyget ha en last på minst 2000 ton som antingen ska lossas eller lastas eller både och.

2.2 Utfärdande av trafikrestriktioner

Restriktionerna gällande assistans träder i kraft fem (5) dagar efter att de tillkännagivits, med undantag av beslut om sänkning av restriktion som träder i kraft samma dag som det tillkännages. De gällande trafikrestriktionerna finns även på webbadressen: www.baltice.org

Bottenviken: Säsongens första restriktioner gäller hamnarna i norra Bottenviken och utfärdas i allmänhet i december. Dessa gäller isklass I och II samt dödvikten 2000 ton. Maximirestriktionen är IA 4000 dwt i kombination med lastbegränsningen 2000 ton.

Bottenhavet: De första restriktionerna utfärdas i allmänhet i månadsskiftet januari-februari och gäller isklass I och II samt dödvikten 2000 ton. Under en normal vinter är maximirestriktionen IA, IB 2000 dwt.

Skärgårdshavet: De första restriktionerna I, II 2000 dwt utfärdas något senare än i Bottenhavet även om restriktionerna är lika omfattande. Under en normal vinter är den strängaste restriktionen isklass IA, IB 2000 dwt.

Finska viken: De första restriktionerna I, II 2000 dwt utfärdas oftast i slutet av januari. Under en normal vinter är maximirestriktionen IA 2000 dwt.

Saimen: Minimirestriktionen har varit I, II 1300 dwt och man har tillämpat maximirestriktionen IA 2000 dwt.

Riktgivande statistik över de datum då restriktionerna trätt i kraft och upphävts under perioden 2003/2004-2016/2017 finns i tabellen i slutet av denna publikation och även på webbadressen: <http://www.liikennevirasto.fi/web/sv/yrkessjofart/vintersjofart>

2.3 Ekvivalensen mellan isklasserna

Information om hur finska isklasser motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar samt de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av fartygs isklasser finns på webbadressen:

https://www.trafi.fi/sv/sjofart/fartygs_isklasser

2.4 Dispenser

Trafikverket kan efter ansökan i enskilda fall bevilja ett fartyg rätt till isbrytarassistans till en hamn eller ett område till vilka assistansen har begränsats enligt 10 § 3 mom. i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005), om:

1. isförhållandena tillfälligt är lättare,
2. det är fråga om en specialtransport, brådskande fall av energiförsörjning eller risk för att produktionen i en fabrik kan stanna upp,
3. fartyget i övrigt vore berättigat till assistans men dess dödvikt ligger högst fem (5) procent under föreskriven dödvikt, eller
4. fartygets resa, som i normala förhållanden tar högst en vecka, redan har börjat den dag då begränsningarna i assistansen höjdes och fartygets ankomst inte blir väsentligt försenad från den tidpunkt då de tidigare begränsningarna i assistansen var i kraft.

Ansökan om dispens ska sändas till e-postadressen: winternavigation@fta.fi. Ansökan bör innehålla följande uppgifter;

- motivering för ansökan om dispens,
- fartygets ETA,
- fartygets namn,
- IMO-nummer,
- isklass,
- dödvikt,
- maskineffekt och
- byggår.

Beslut som fattats med anledning av dispensansökan är avgiftsbelagda enligt lagen om grunderna för avgifter till staten ([150/1992](#)).

Dispens beviljas i regel inte fartyg som är 20 år eller äldre, inte heller fartyg som transporterar transitgods. Dispens beviljas alltid för en resa i sänder.

Ansökan om dispens bör vara Trafikverket tillhanda senast 3 arbetsdagar innan fartyget anlöper assistansområdet.

3. Befälhavarens checklista

Innan fartyget anländer till isbelagda farvatten

- Se till att fartygets ISM-manual innehåller anvisningar för säker navigation i is.
- Se till att fartygets isklassintyg finns till hands.
- Se till att det finns tillräckligt med färskvatten och bunker ombord för eventuella förseningar på grund av is.
- Följ i god tid med de dagliga israpporterna.
- Försäkra dig om att VHF-radion fungerar, och ta om möjligt i förväg reda på vilken arbetskanal isbrytaren i området använder.
- Se till att vattenlinjerna på däck töms på vatten.
- Se till att ballasttankarnas pejl- och lufrör också är tömda på vatten.
- Se till att ankar- och mooringvinschar och andra anordningar som kan behövas för gång i is skyddas med lämpliga presenningar för att förhindra nedisning.
- Förvara lotslejdaren på en skyddad plats, och kontrollera innan den tas i bruk att den inte är isbelagd.
- Testa på förhand att strålkastarna fungerar.
- Flytta ankaren akterut och surra dem eller lyft upp dem på däck om det finns minsta risk för att ankaren kan komma i kontakt med isbrytarens bogserklyka. Försummelse på denna punkt kan leda till att assistansen försenas eller uppskjuts.
- Se till att det tagits ballast så att kravet på minsta isklassdjupgående uppfylls och att propellern är helt under vattenytan.
- Försäkra dig om tillgång på kylvatten vid gång i is.
- Följ isbrytarens eller lotsens anvisningar gällande användningen av maximal maskineffekt.
- Undvik att med hög fart köra in i lösa isflak, ge akt på din fart på öppet vatten.
- Kontrollera waypointerna* (dirigeringsvägarna) som isbrytaren/VTS/GOFREP meddelar vid gång i is.

*Waypointer

I istäckta områden ger den koordinerande isbrytaren waypointer, som visar assistansrutten. Waypointerna läggs så att fartygens navigation ska bli lättare och tryggare i områdets isförhållanden och så att fartygen ska klara sig utan assistans så långt som möjligt. Fartygen får waypointerna för gång i is via ICE INFO, VTS/GOFREP och av isbrytarna. Underlåtelse att följa ruttpunkterna kan leda till att fartygets isbrytarassistans fördröjs. Fartygen ansvarar emellertid i alla lägen för att den egna navigeringen är säker.

4. Navigering i is

4.1 Risker vid navigering i is

Vid navigation vintertid är fartyg utsatta för större risker än under den isfria säsongen. Då fartygen rör sig i ett sönderbrutet isfält, går i konvoj eller förbereder sig för bogsering, har de inte alltid möjlighet att hålla ett tillräckligt avstånd till varandra. Detta innebär ökad risk för sammanstötning.

Trafikverket ansvarar inte för dröjsmål, skada eller annan förlust eller utgifter som vållats assisterat fartyg, dess personal, passagerare, last, befraktare eller bortfraktare inom ramarna för de isbryartjänster som Trafikverket tillhandahåller eller som hänför sig till eller beror på dessa. Ansvaret kan inte heller överföras till de underleverantörer eller avtalspartner som Trafikverket använder för att producera isbryartjänsterna i anslutning till eller utifrån de isbryartjänster som dessa har utfört.

Fartyg tar emot assistans och råd på egen risk och ansvarar ensamma för sin navigation. Enligt 7 kap. 2 § 1 mom. i sjölagen har fartyget skyldighet att teckna och vidmakthålla en försäkring om fartyget anlöper eller lämnar en finsk hamn, anlöper eller lämnar en ankarplats eller ett väntområde på finskt vattenområde, eller på finskt vattenområde används för någon annan verksamhet än transport. Med finskt vattenområde avses territorialvatten och insjöområden.

4.2 Rapportering

4.2.1 Fartyg destinerade till Bottenviken eller Bottenhavet

Fartyg som är destinerade till en finsk eller svensk hamn med trafikrestriktion i Bottenviken/Bottenhavet ska rapportera enligt följande:

Rapporteringslinje:	vid passage av latitud 60° 00' N*
Anrop:	ICE INFO
Anropskanal:	VHF kanal 78 (eller tel. +46(0)31 69 91 00)
Rapportinnehåll:	- fartygets namn - nationalitet - destination och ETA - fart
Språk:	svenska eller engelska
E-post:	iceinfo@sjofartsverket.se

* Sydligare linje kan anges, om isläget motiverar detta

ICE INFO förmedlar den koordinerande isbrytarens förhandsinstruktioner till fartyget, eller förmedlar kontakt via VHF mellan fartyg och koordinerande isbrytare.

Om fartyget är på väg till en finsk eller svensk hamn i Kvarken eller Bottenviken, ska fartyget ge en förhandsanmälan till Bothnia VTS 20 nautiska mil före Nordvalens fyr (63° 32,15' N 20° 46,60' O) på VHF-kanalen 67. Bothnia VTS förmedlar de uppgifter (navigeringsinstruktioner, waypointer, isbrytarens position, namn och VHF-arbetskanal) som de får av den koordinerande isbrytaren till fartyget.

4.2.2 Fartyg destinerade till Finska viken

Fartyg med en bruttodräktighet på 300 ton eller mera ska rapportera till GOFREP-centralen i fråga. Rapporteringsanvisningar finns på webbadressen: www.trafikverket.fi/gofrep.

GOFREP-centralernas kontaktinformation:

Helsinki traffic:

tfn: +358 (0)204 485387 eller +358 (0)204 485388

e-post: gofrep@fta.fi

fax: +358(0)204 485394

VHF: 60 (80)

Tallinn traffic:

tfn: +372 6 205 764 eller +372 6 205 777

e-post: gofrep@vta.ee

fax: +372 620 5766

VHF: 61 (81)

St.Petersburg traffic:

tfn: +7 812 380 70 21 eller +7 812 380 70 81

e-post: gofrep@rsbm.ru

fax: +7 812 380 70 20

VHF: 74 (10)

GOFREP-centralen förmedlar de uppgifter som den fått av den koordinerande isbrytaren, dvs. navigeringsinstruktioner, waypointer, isbrytarens position, namn, VHF-arbetskanal till fartyget (se punkt 6: FARTYGSTRAFIKSERVICEN VTS, GOFREP OCH TURKU RADIO).

4.2.3 Fartyg destinerade till Saimen

Fartygens mäklare ska lämna fartygens förhandsuppgifter samt fartygens svar gällande godkännande av dessa instruktioner till Saimaa VTS per e-post till adressen: saimaa.vts@fta.fi.

4.3 Fartygsdrift i is

- Då ett fartyg navigerar i is utan assistans ska det följa instruktionerna som det får via **ICE INFO, VTS, GOFREP och av isbrytarna** och försöka ta sig fram genom isen så långt som möjligt på egen hand. Fartyget förutsätts också kunna ta sig fram utan isbrytarassistans genom lättare is i bruten ränna, och ska därför alltid ha tillräcklig maskineffekt.
- Fartygstrafikservicen (VTS/GOFREP) ansvarar för den allmänna trafikledningen och informerandet av trafiken på sina respektive områden. Isbrytaren ansvarar för isbrytarassistansen av fartygen och för koordineringen av trafiken i ett isfält. Detta förutsätter att fartyget samtidigt lyssnar på både den lokala VTS-trafikkanalen och isbrytarkanalen.
- Ett fartyg som har fastnat i isen ska utan dröjsmål rapportera sitt läge till isbrytaren.
- VTS/GOFREP informerar och leder trafiken enligt instruktionerna som fås av den koordinerande isbrytaren.

4.4. Instruktioner för assisterade fartyg

- I mörker för isbrytarna ett fast runtlysende blått ljus i masttoppen.
- Noggrann utkik ska hållas efter signal från isbrytaren eller från annat fartyg i konvojen. Ständig passning av överenskommen VHF-arbetskanal samt på kanalerna 16 och MF 2332 kHz.
- Fartygets framdrivningsmaskineri ska ständigt vara klart för snabb manöver. Om fartyget har problem med anknytning till maskinstyrkan eller manövreringen, ska isbrytaren omedelbart underrättas.
- Fartyg i konvoj ska för att undvika sammanstötning utan dröjsmål meddela på assistanskanalen om det saktar farten betydligt eller stannar.
- På finska isbrytare har installerats två ovanpå varandra placerade roterande röda varningsljus, som tänds när isbrytaren oväntat stannar eller betydligt saktar farten. Det assisterade fartygets befälhavare ska då omedelbart vidta alla möjliga åtgärder för att snabbt stanna fartyget.
- Om ett assisterat fartyg stannar p.g.a. isproblem och har haft strålkastarna tända, ska strålkastarna släckas under den tid som fartyget står stilla.
- Om ett assisterat fartyg skadas eller misstänks ha skadats, måste fartyget omedelbart meddela isbrytaren om detta. Meddelandet och en utredning av rådande is-, väder- och övriga förhållanden ska därtill införas i isbrytarens skeppsdagbok. Isbrytarrederiets operativa ledning ska informeras om skadorna. Att fartyget meddelat isbrytaren fritar det inte från att informera myndigheterna eller redaren.

4.5. Bogseringsinstruktioner

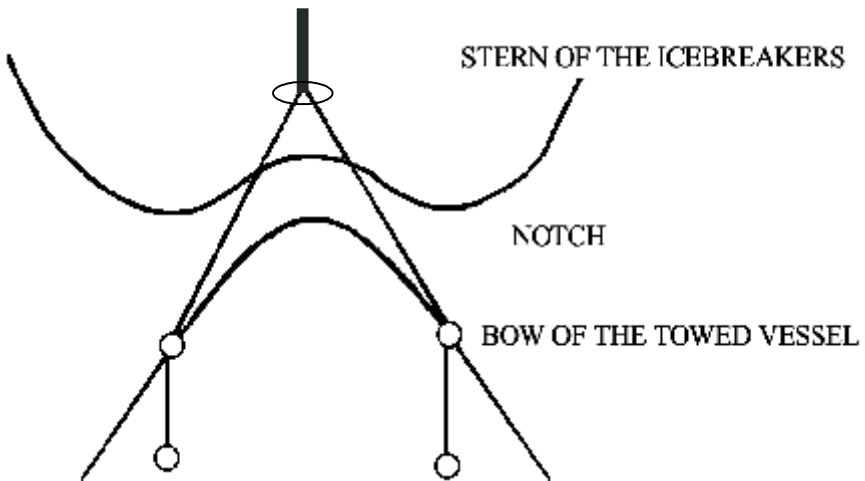
1. Om isläget försvåras under isbrytarassistansen, kan bogsering vara enda möjligheten för en säker och effektiv assistans.
2. Fartyget ska vara berett att när som helst göra fast eller kasta loss bogservajern. Isbrytare bestämmer när fartyget ska bogseras.
3. Ett fartyg som bogseras av en isbrytare får endast använda framdrivningsmaskineriet enligt isbrytarens anvisningar. Också huvudmaskineriet ska vara klart för snabb manöver.
4. Under bogseringen ska det bogserade fartyget styras med handstyrning. Därigenom kan fartyget hållas i linje med isbrytaren.

Bogsering

Bogseringen utförs vanligtvis i klyka. Det betyder att handelsfartygets stäv tas in i isbrytarens bogserklyka. Isbrytaren lämnar också över två vajrar, som kopplas till pollare på handelsfartyget och som är avsedda för bogsering och klarar den belastning som uppstår vid bogseringen.

Bogsering i klyka

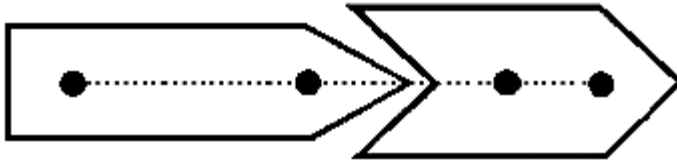
Isbrytaren och det bogserade fartyget är kopplade på följande vis:



Det bogserade fartygets skrov fungerar alltid som ett aktivt roder för isbrytaren

Om det bogserade fartyget har tillräcklig maskinstyrka och följer isbrytarens instruktioner, fungerar det som ett aktivt roder. När det bogserade fartyget använder sitt roder på rätt sätt blir bogseringen säkrare, risken för olyckor minskar och kombinationen kan hålla en högre fart.

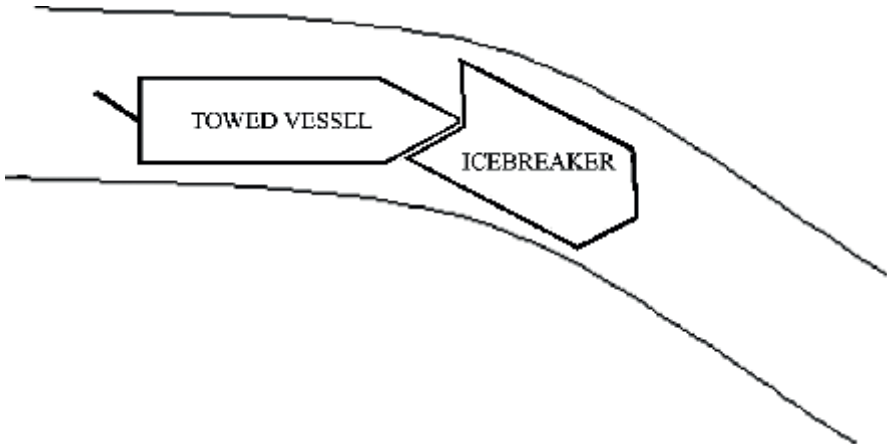
När isbrytaren går rakt fram ska det bogserade fartyget hålla sina master i linje med isbrytarens master.



Om fartyget inte kan upprätthålla anbefalld maskinstyrka eller får roderproblem, ska det genast underrätta isbrytaren, så att den kan sakta farten.

Kursändring

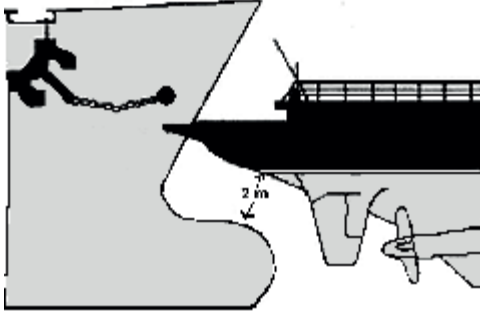
Om isbrytaren ber om hjälp för att ändra kurs, ska det bogserade fartyget vända rodrät tillräckligt i motsatt riktning än normalt, eftersom dess skrov fungerar som ett roder för hela kombinationen.



Särskilda åtgärder för säker bogsering:

Innan bogseringen inleds bör fartyg med bulb trimmas så att avståndet mellan bulbens översida och isbrytarens skrov är minst två (2) meter.

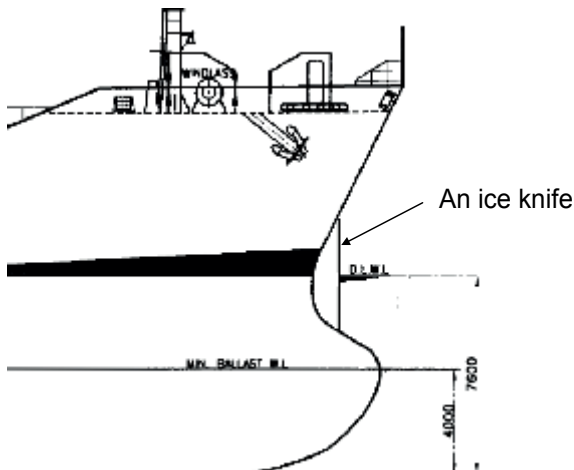
Om ett fartygs ankare ligger på fartygets utsida på ett sådant sätt att de kan komma i kontakt med isbrytarens bogserklyka, ska ankaren ”kattas”, dvs. flyttas akterut eller upp på däck i god tid innan bogseringen kan påbörjas.



Faktorer som försvårar bogseringen:

Formen på ett fartygs bog inverkar i hög grad på bogseringen. I sådana fall som det är svårt eller nästan omöjligt att bogsera ett fartyg på grund av dess olämpliga bog, assisteras fartyget först när detta kan ske utan bogsering. **Isbrytarens befälhavare fattar det slutliga beslutet om bogsering.**

En del handelsfartyg är utrustade med en iskniv ovanför bulben. Iskniven är en vertikal metallbit, som i vissa djupgåenden skrapar mot och skadar isbrytarens bogserklyka. Om omständigheterna tillåter, assisteras sådana fartyg utan bogsering.



5. Tagande och lämnande av lots under isförhållanden

- Lots beställs via Finnpilots lotsförmedling (www.pilotorder.fi)
- Lotsplatsen kan avvika från den ordinarie lotsplatsen under öppet vattensäsongen. Vid behov får man också information av den lokala VTS-centralen om lotsplatsen och på vilken sida av fartyget lotsen kommer ombord.
- Lotslejdarna ska så länge som möjligt hållas skyddade och på däck för att hålla dem isfria. Placera lotslejdaren så att den (normalt) är 1,5 m ovanför vattenytan.
- Under isförhållanden kan lotsen anlända till fartyget med lotskutter eller hydrokopter.
- Då fartyget anländer till lotsplatsen måste man följa isbrytarens instruktioner.
- Vid behov måste fartyget stanna helt upp.
- Då fartyget tar eller lämnar lots, måste man följa lotsens instruktioner.
- I mörker behövs strålkastare för att trygga en säker navigering.

6. Fartygstrafikservicen VTS, GOFREP och TURKU RADIO

6.1 VTS

Enligt lagen om fartygstrafikservice (623/2005) är syftet med verksamheten i VTS-centralerna att öka fartygstrafikens säkerhet och förbättra dess effektivitet samt förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken medför. VTS övervakar och leder fartygstrafiken samt har beredskap att samverka med trafiken och reagera på växlande trafiksituationer. Då kustfarleden i Finska viken används under vintersäsongen kan VTS-myndigheten vid behov, t.ex. till följd av exceptionella isförhållanden, temporärt utfärda fartbegränsningar på ett vattenområde eller en farled (se punkt 6.5: Kustfarleden tas i bruk i Finska viken). VTS-centralerna är verksamma 24h dygnet runt året om. VTS-centralen förmedlar bl.a. följande information: annan trafik, isläget, waypointer, isbrytarens position, namn, VHF-arbetskanaler.

6.2 GOFREP

GOFREP är ett obligatoriskt rapporteringssystem för fartyg i Finska viken. GOFREP:s syfte är att öka navigationssäkerheten, förbättra skyddet av den marina miljön och övervaka att sjövägsreglerna följs. Trafikcentralerna TALLINN TRAFFIC, HELSINKI TRAFFIC och ST. PETERSBURG TRAFFIC övervakar fartygstrafiken och står till tjänst med råd och information om navigationsfaror och väderleksförhållanden i Finska viken. GOFREP-centralerna är verksamma 24 timmar/dygn året om.

6.3 Säkerhetsradiostationen Turku Radio

Under isbrytningssäsongen informerar Turku radio om isbrytarnas positioner en gång per dag 0803 UTC. I samband med rapporten Position of icebreakers informerar Turku Radio också om de gällande waypointerna. Turku Radio läser Meteorologiska institutets israpport två gånger per dag 1033 och 1833 UTC samt informerar i samband med meddelandet Navigational warning om för vintersjöfarten exceptionella situationer åtminstone en gång per dag 1033 UTC. Man kan också ställa frågor till Turku Radio via deras VHF-arbetskanal.

6.4 Trafiksepareringssystemet tas temporärt ur bruk

Trafiksepareringssystemen i Finska viken, Ålands hav och Kvarken kan temporärt tas ur bruk om trafiken på grund av isförhållandena inte kan skötas med hjälp av trafiksepareringssystemet. GOFREP-systemet och Turku Radio informerar fartygen om detta. Dessutom ingår informationen i Meteorologiska institutets dagliga israpporter.

6.5 Kustfarleden tas i bruk i Finska viken

Isbrytarassistansen i Finska viken flyttas antingen helt eller delvis till kustfarleden, om så krävs p.g.a. isläget ute till havs. I kustfarleden gäller fartbegränsningar samt mötes- och omkörningsförbud, som VTS meddelar fartygen. Fartygen måste följa fartbegränsningarna, så att rännan hålls hel och säkerheten inte äventyras. I praktiken bör alla fartyg använda lots i kustfarleden.

7. Meteorologiska institutets istjänst

Meteorologiska institutets istjänst följer dagligen med isläget och gör utifrån insamlade och ana-lyserade data upp iskartor, israppporter och isprognoser. .

Den dagliga iskartan och israppporten innehåller en beskrivning av isläget och uppgifter om isbrytarnas verksamhetsområden. Dessutom ingår information om trafikrestriktionerna, fartygsrutterna och skyldigheten att göra förändringarna.

Israppporten läses en gång om dagen klockan 1245 på finska i Radio Suomi och på svenska i Radio Vega.

Man kan beställa iskartor, israppporter och isprognoser från Meteorologiska institutet. Beställning-arna är avgiftsbelagda och görs per e-post. Iskartan och israppporten fås kostnadsfritt via BIM Web på webbadressen www.baltice.org.

Meteorologiska institutets istjänst svarar på frågor om isläget, isvinterprognoserna och andra ex-pertfrågor rörande is.

Ytterligare nyttig information om isen i Östersjön finns även på Meteorologiska institutets webbsida: <http://sv.ilmatieteenlaitos.fi/teman>

Kontaktuppgifter:

Meteorologiska institutets istjänst
PB 503 (Erik Palméns plats 1)
00101 HELSINGFORS
FINLAND

telefon: +358 29 539 3464 (Eriksson, Tollman, Vainio)

fax: +358 29 539 3413

e-post: ice@fmi.fi

internet: <http://sv.ilmatieteenlaitos.fi/islaget>

8. Isbrytningen i Saimen

Isbrytningen i Saima kanal och Saimenområdet sköts av Trafikverkets kontor i Villmanstrand. Inom Saimenområdet grundar sig trafikrestriktionerna på samma Helcom-rekommendationer som längs kusten. Samma trafikrestriktioner gäller i Saimen som i trafiken till Kotka och Fredrikshamn. I början och slutet av trafiksäsongen kan även andra avvikande restriktioner utfärdas. Saima kanal är normalt stängd för trafik från slutet av januari till början av april beroende på isläget i området.

Information om isläget och restriktionerna inom området ingår i Meteorologiska institutets dagliga israpporter. Information gällande stängandet och öppnandet av Saima kanal ges i den finska versionen av Underrättelser för sjöfarande, på Trafikverkets webbsida och genom en tidningsannons. De gällande trafikrestriktionerna finns också på webbadressen: www.baltice.org. Därutöver informerar Trafikverkets kontor i Villmanstrand aktörerna inom Saimenområdet per e-post. Om du vill få meddelanden till din e-post, skicka dina kontaktuppgifter till adressen: winternavigation@fta.fi

I Viborgska viken och inseglingsleden till Saima kanal (till Juustila) sköts isbrytningen av ryska isbrytare.

Kontaktuppgifter gällande isbrytningen i Saimen:

Trafikverket
Vintersjöfartsenheten
Raatimiehenkatu 23
53100 VILLMANSTRAND
FINLAND

telefon: +358 29 534 3326 eller +358 400 650 824 (överinspektör)
e-post: jukka.vaisanen@fta.fi

Saimaa VTS

Sulkuvartijankatu 15
53300 VILLMANSTRAND
FINLAND

telefon: +358 206 37 3745
e-post: saimaa.vts@fta.fi

9. Kontaktuppgifter och ytterligare information

9.1 Trafikverkets vintersjöfartsenhet

Frågor som direkt berör trafikrestriktioner, dispenser, utvecklingen av isläget och andra frågor som gäller vintersjöfarten kan ställas direkt till Trafikverkets vintersjöfartsenhet.

Vintersjöfartsenheten informerar om exceptionella situationer och aktuella ärenden. Alla med-delanden finns på webbadressen: www.liikennevirasto.fi/web/sv/arkiv/nyheter. Vintersjöfartsenheten informerar också per e-post. Om du vill få meddelanden till din e-post, skicka dina kontaktuppgifter till adressen: winternavigation@fta.fi. Ytterligare nyttig information om vintersjöfarten finns på webbadressen: www.trafikverket.fi/vintersjofart.

Vintersjöfartens ledning

Trafikverket

Vintersjöfartsenheten

PB 33

00521 HELSINGFORS

FINLAND

telefon: +358 295 34 3000 växel (8.00–16.15)
 +358 295 34 3322 chef för vintersjöfartsenheten
 +358 295 34 3328 sjöfartsöverinspektör (trafikbegränsningar)

e-post: winternavigation@fta.fi

internet: www.liikennevirasto.fi/web/sv/yrkessjofart/vintersjofart

9.2 Arctia Icebreaking Ltd

Arctia Icebreaking Ltd svarar på frågor angående isbrytarnas operativa drift.

Arctia Icebreaking Ltd

Maringatan 9

00160 HELSINGFORS

FINLAND

Den operativa ledningens journummer (24 h): +358 46 876 7050

e-post: icebreakers@arctia.fi

internet: www.arctia.fi (information om isbrytarna, bytesdagar, assistansområden osv.)

9.3 Sjöfartsverket i Sverige

Swedish Maritime Administration

Ice-breaking Division
SE-601 78 Norrköping
SWEDEN

telefon: +46 771 63 25 25, ledningscentral (24h)
+46 771 63 00 00, växel (0800-1640)
+46 10 478 47 57, chef
+46 10 478 62 58, driftledare

e-post: opc@sjofartsverket.se
internet: www.sjofartsverket.se

9.4 Alfons Håkans AS Finlands Filial

Alfons Håkans AS Finnish Branch

Slottsgatan 36 C 18
20100 ÅBO
FINLAND

telefon: +358 2 515 500
journalnummer (24 h): +358 50 63304
e-post: office.turku@alfonshakans.fi
internet: www.alfonshakans.fi

9.5 Baltic Sea Icebreaking Web (BIM Web)

Sjöfararna uppmanas söka information om vintersjöfarten på webbadressen: www.baltice.org. Webbplatsen innehåller bland annat en daglig iskarta över hela Östersjöområdet, en israpport, isbrytarnas positioner och assistansplaner, gällande trafikrestriktioner och annan nyttig information i anslutning till vintersjöfarten.

10. Lagstiftning och föreskrifter

Lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (Finlex.fi)([1121/2005](#))

Lagen om ändring av lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans ([1308/2009](#))

Lagen om grunderna för avgifter till staten ([150/1992](#))

Lag om ändring av 12§ i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans ([985/2015](#))

Krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik (isklassföreskrifter och tillämpning av dem): https://www.trafi.fi/sv/sjofart/fartygs_isklasser

Finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar samt uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av fartygs isklasser: https://www.trafi.fi/sv/sjofart/fartygs_isklasser

Average dates for setting Restrictions to navigation 2003/04 - 2016/17

Port/Restriction	I, II 2000	IA, IB 2000 IC, II 3000	IA, IB 2000	IA 2000	IA 4000	IA 4000 2000 (t)	IA 2000	IA, IB 2000	IA, IB 2000 IC, II 3000	I, II 2000	No restrictions
Tornio, Kemi, Oulu	20.12.	29.12.	7.1.	18.1.	12.2.	14.2.	27.4.	4.5.	4.5.	12.5.	17.5.
Raahe	1.1.	14.1.	19.1.	30.1.	17.2.	18.2.	22.4.	30.4.	14.4.	7.5.	14.5.
Kokkola	9.1.	17.1.	25.1.	11.2.	20.2.	25.2.	16.4.	17.4.	20.3.	21.4.	29.4.
Pietarsaari	9.1.	17.1.	25.1.	11.2.	20.2.	25.2.	15.4.	16.4.	20.3.	20.4.	29.4.
Vaasa	10.1.	18.1.	28.1.	14.2.	-	-	-	11.4.	14.3.	16.4.	22.4.
Kaskinen	21.1.	30.1.	12.2.	23.2.	-	-	-	2.4.	24.3.*	16.4.	8.4.
Pori	20.1.	19.2.	2.3.	1.3.	-	-	-	25.4.	4.4.*	3.4.	8.4.
Rauma	20.1.	19.2.	2.3.	1.3.	-	-	-	18.4.	4.4.*	3.4.	8.4.
Uusikaupunki	23.1.	28.2.	2.3.	1.3.	-	-	-	24.3.	4.4.*	3.4.	8.4.
Naantali	26.1.	20.2.	1.3.	-	-	-	-	-	7.4.	2.4.	6.4.
Turku	26.1.	20.2.	1.3.	-	-	-	-	-	7.4.	2.4.	6.4.
Hanko	26.1.	20.2.	1.3.	-	-	-	-	-	3.4.*	15.3.	1.4.
Koverhar	26.1.	6.2.	1.3.	-	-	-	-	-	3.4.*	15.3.	1.4.
Inkoo, Kantvik	26.1.	18.2.	24.2.	25.2.	-	-	-	21.3.	29.3.	23.3.	3.4.
Helsinki	26.1.	14.2.	24.2.	3.3.	-	-	-	27.3.	3.4.	23.3.	4.4.
Sköldvik	30.1.	13.2.	17.2.	28.2.	-	-	-	31.3.	12.3.	25.3.	6.4.
Loviisa	16.1.	26.1.	12.2.	24.2.	-	-	-	31.3.	30.3.	17.3.	11.4.
Kotka	16.1.	26.1.	12.2.	24.2.	-	-	-	31.3.	30.3.	17.3.	11.4.
Hamina	16.1.	26.1.	12.2.	24.2.	-	-	-	31.3.	30.3.	17.3.	11.4.

* IA, IB 1300 / IC, II 2000

In this table Kalajoki is following Raahe's or Kokkola's restrictions

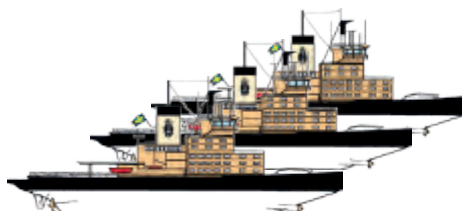
Swedish Maritime Administration

Icebreaker	Callsign	Telephone	E-mail
Ale	SBPQ	+46 (0) 31-33 44 952	bridge@ale.sjofartsverket.se
Atle	SBPR	+46 (0) 31-33 44 948	bridge@atle.sjofartsverket.se
Frej	SBPT	+46 (0) 31-33 44 940	bridge@frej.sjofartsverket.se
Oden	SMLQ	+46 (0) 31-33 45 511	bridge@ib-oden.se
Ymer	SDIA	+46 (0) 31-33 44 944	bridge@ymer.sjofartsverket.se
Thetis	5BMW4	+358 40 529 48 86	tug.thetis@alfonshakans.com
Baltica	SJOY	+46(0) 10 478 57 00	baltica@sjofartsverket.se
Scandica	SKFZ	+46(0) 10 478 57 71	scandica@sjofartsverket.se

All icebreakers listen to VHF Channel 16 and MF 2332 kHz



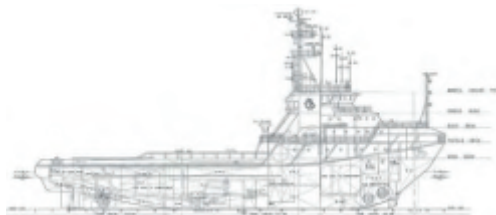
Oden 1988



Atle, Frej & Ymer 1974-1977



Ale 1973



Thetis 1983

Other partners in icebreaking cooperation: www.baltice.org



suomeksi



på svenska



in english

Julkaisija: Liikennevirasto

Postiosoite: PL 33, 00521 Helsinki

Utgivare: Trafikverket

Postadress: PB 33, 00521 Helsingfors

Publisher: Finnish Transport Agency

Address: P.O. Box 33, FIN-00521 Helsinki

Kansikuva/Pärbild/Cover photo: FTA