



Trafikledsverket

**Vinter 2025–2026**

# **Finlands vintersjöfart**

**Instruktioner för aktörerna inom vintersjöfarten**



# Trafikledsverket Sjöfartsenheten

Enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) sörjer Trafikledsverket för tillgången till isbrytarassistans på finskt vattenområde då isförhållandena kräver det. Assistans ges till av Trafikledsverket fastställda hamnar med ett projekteringsdjup på minst 8 meter djup farled av klass 1 som leder till hamnen samt till andra platser som separat definierats av Trafikledsverket.

Trafikledsverket sörjer för tillgången till isbrytarassistans även utanför finskt vattenområde, om assistansen är nödvändig för tryggheten av Finlands utrikeshandel eller baserar sig på ett samarbetsavtal med en annan stat.

Inom hamnområdena ansvarar respektive hamn för assistansen.

## **Assistansen av vintersjöfarten är avgiftsfri.**

Isbrytarassistans ges till fartyg som uppfyller de hamnspecifika assistansrestriktioner som Trafikledsverket utfärdar för fartyg som trafikerar den aktuella hamnen och de isklassregler som gäller vid varje given tidpunkt och de krav som nämns i denna guide.

**Fartyget måste alltid lastas enligt det isförstärkande område som tilldelats det (UIWL/LIWL) för att få isbrytarhjälp.**

**Dessutom ska fartyget uppfylla bl.a. de krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik (isklassföreskrifterna, TRAFICOM) och fartyget ska förbinda sig att följa denna anvisning.**

**Fartyget ska uppfylla de krav på vintertrafik som Transport- och kommunikationsverket (Traficom) ställer i fråga om fartygets konstruktioner och maskineffekt ([TRAFICOM/68863/03.04.01.00/2021](#)). Godkännandet av dessa riktlinjer kommer att beaktas vid tillhandahållandet av isbrytarassistans.**

Fartyg vars maskinstyrka är begränsad för att uppfylla kravet på energieffektivitetsindex (EEXI) ska rapportera användningen av effektreservkapaciteten. ([MEPC.335\(76\)](#)(pdf) och [MEPC.375\(80\)](#)(pdf))

Anmälan görs till det klassificeringssällskap som utfärdat fartygets IEE-certifikat och, om fartyget är destinerat i Finland, till Transport- och kommunikationsverket Traficom. ([Anmälan om användning av effektreserv](#))

# KONTAKTUPPGIFTER

## VINTERSJÖFARTENS LEDNING

Trafikledsverket  
Sjöfartsenheten  
PB 33  
00521 HELSINGFORS

**journummer under isbrytningssäsongen (24 h): +358 50 471 48 50**

telefon: +358 295 34 3000, växel (8.00–16.15)  
+358 295 34 3328, maritim expert

e-post: [winternavigation@vayla.fi](mailto:winternavigation@vayla.fi)  
internet: <https://vayla.fi/sv/trafikleder/farleder/vintersjofart>

## ISBRYTNING I SAIMEN

Trafikledsverket  
Sjöfartsenheten  
PB 33  
00521 HELSINGFORS

telefon: +358 50 344 3229, maritim expert  
e-post: [winternavigation@vayla.fi](mailto:winternavigation@vayla.fi)

## VÄSTRA FINLANDS SJÖTRAFIKCENTRAL

telefon: +358 (0)20 448 6522  
e-post: [supervisors.west@fintraffic.fi](mailto:supervisors.west@fintraffic.fi)

## TURKU RADIO

telefon: +358 (0)20 448 6400  
e-post: [turku.radio@fintraffic.fi](mailto:turku.radio@fintraffic.fi)  
VHF: Se separat karta

## BOTHNIA VTS

telefon: +358 (0)20 448 7356  
e-post: [bothnia.vts@fintraffic.fi](mailto:bothnia.vts@fintraffic.fi)  
VHF: 67

## SAIMAA VTS

telefon: +358 206 37 3745  
e-post: [saimaa.vts@fintraffic.fi](mailto:saimaa.vts@fintraffic.fi)  
VHF: 09

**FINSKA VIKENS SJÖTRAFIKCENTRAL**

telefon: +358 (0)20 448 5391  
 e-post: [supervisors.hki@fintraffic.fi](mailto:supervisors.hki@fintraffic.fi)

**GOFREP-CENTRALERNAS KONTAKTINFORMATION:****Helsinki traffic:**

telefon: +358 (0)204 485 387 eller +358 (0)204 485 388  
 e-post: [gofrep@fintraffic.fi](mailto:gofrep@fintraffic.fi)  
 VHF: 60 (80)

**Tallinn traffic:**

telefon: +372 6 205 764 eller +372 6 205 777  
 e-post: [gofrep@transpordiamet.ee](mailto:gofrep@transpordiamet.ee)  
 VHF: 61 (81)

**St.Petersburg traffic:**

telefon: +7 812 380 70 21 eller +7 812 380 70 81  
 e-post: [gofrep@rsbm.ru](mailto:gofrep@rsbm.ru)  
 fax: +7 812 380 70 20  
 VHF: 74 (10)

**SWEDISH MARITIME ADMINISTRATION**

Icebrytarledningen  
 SE-601 78 Norrköping  
 SWEDEN

**journummer under isbrytningssäsongen (24h): +46 771 63 25 25**

Telefon: +46 771 63 00 00, växel (0800-1630)  
 +46 10 478 62 58, driftledare

e-post: [opc@sjofartsverket.se](mailto:opc@sjofartsverket.se)  
 internet: <https://www.sjofartsverket.se/sv/tjanster/isbrytning/>

**ICE INFO**

telefon: +46 10 492 76 00  
 e-post: [ice.info@sjofartsverket.se](mailto:ice.info@sjofartsverket.se)  
 VHF: 82

## LEVERANTÖRER AV ISBRYTNINGSTJÄNSTER

### **Arctia Icebreaking Ab**

Maringatan 9  
00160 HELSINGFORS

journummer (24 h): +358 46 876 7050

e-post: [icebreakers@arctia.fi](mailto:icebreakers@arctia.fi)  
internet: <https://www.arctia.fi/en/home.html>  
(information om isbrytarna, bytesdagar osv.)

### **Alfons Håkans Marine Oy Ab**

Hevoskarivägen 23  
20100 ÅBO

journummer (24 h): +358 40 017 5060

e-post: [office.finland@alfonshakans.com](mailto:office.finland@alfonshakans.com)  
internet: <https://alfonshakans.com/services/icebreaking/>

### **Meteorologiska institutet:**

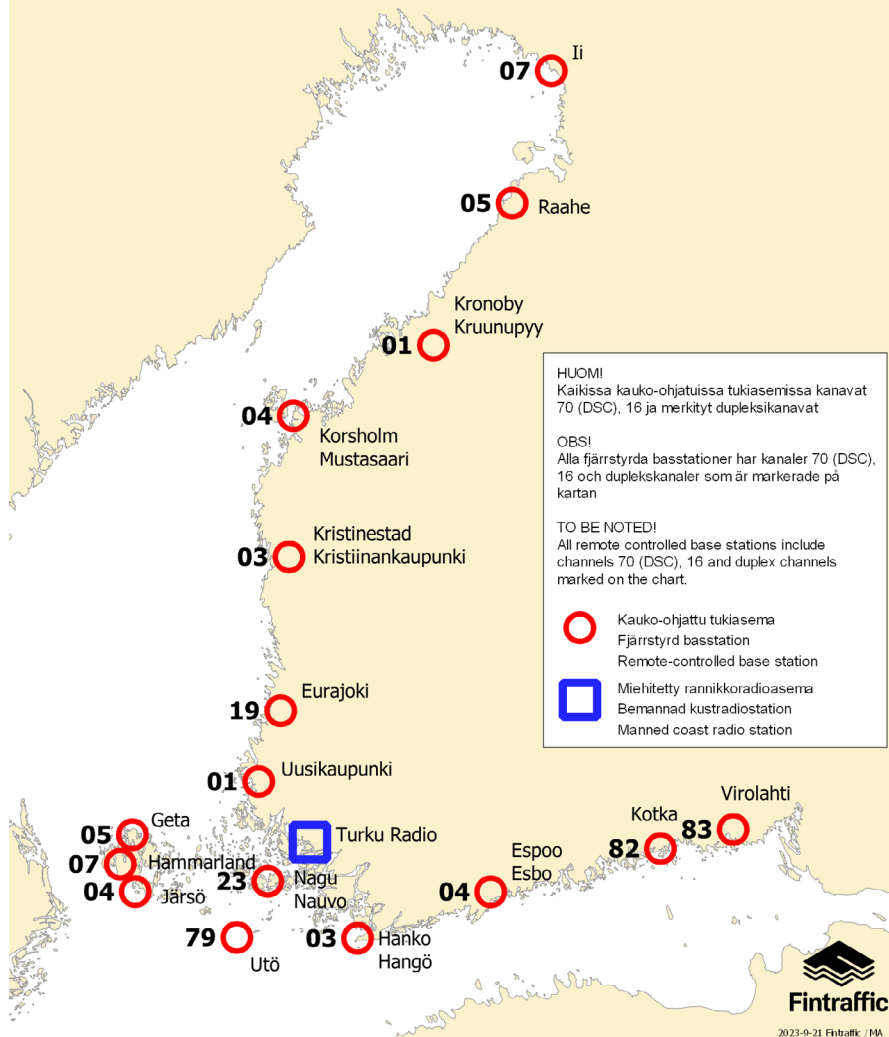
Meteorologiska institutets istjänst  
PB 503 (Erik Palméns plats 1)  
00101 HELSINGFORS

telefon: +358 29 539 3464 (Eriksson, Tollman, Vainio)  
e-post: [iceservice@fmi.fi](mailto:iceservice@fmi.fi)  
internet: <https://sv.ilmatieteenlaitos.fi/islaget>

# Turku Radion työskentelykanavat radiopuhelinliikenteessä

## Turku Radios arbetskanaler för radiotelefoni

### Working channels of Turku Radio for voice communication



# Innehållsförteckning

|                                                                                          |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| KONTAKTUPPGIFTER .....                                                                   | 3  |
| 1. ALLMÄNT .....                                                                         | 8  |
| 1.1 Syftet med instruktionerna.....                                                      | 8  |
| 1.2 Assistans av vintersjöfarten .....                                                   | 8  |
| 1.3 Fartyg berättigade till isbrytarassistans.....                                       | 8  |
| 1.3.1 Publikationen Finlands vintersjöfart, följande av anvisningarna..                  | 10 |
| 2. ASSISTANSRESTRIKTIONER OCH DISPENSER.....                                             | 11 |
| 2.1 Assistansrestriktioner .....                                                         | 11 |
| 2.2 Utfärdandet av assistansrestriktioner .....                                          | 11 |
| 2.3 Assistansordning .....                                                               | 12 |
| 2.3.1 Säkerställande av transporter som är kritiska<br>för försörjningsberedskapen ..... | 12 |
| 2.4 Hamnarnas och rederiernas anmälningsskyldighet .....                                 | 12 |
| 2.4.1 Hamnen .....                                                                       | 12 |
| 2.4.2 Rederiet och mäklarna .....                                                        | 13 |
| 2.5 Ekvivalensen mellan isklasserna.....                                                 | 13 |
| 2.6 Dispenser .....                                                                      | 13 |
| 3. BEFÄLHAVARENS CHECKLISTA.....                                                         | 14 |
| 4. NAVIGERING I IS .....                                                                 | 16 |
| 4.1 Risker vid navigering i is.....                                                      | 16 |
| 4.2 Rapportering.....                                                                    | 16 |
| 4.2.1 Fartyg destinerade till Bottenviken eller Bottenhavet.....                         | 16 |
| 4.2.2 Fartyg destinerade till finska viken.....                                          | 17 |
| 4.2.3 Fartyg destinerade till Saimen .....                                               | 17 |
| 4.3 Fartygsdrift i is .....                                                              | 17 |
| 4.4 Anvisningar om navigering skärgårdsfarleder.....                                     | 18 |
| 4.5 Instruktioner för assisterade fartyg .....                                           | 18 |
| 4.6 Bogseringsinstruktioner .....                                                        | 18 |
| 5. LOTSNING .....                                                                        | 21 |
| 5.1 Tagande och lämnande av lots under isförhållanden.....                               | 21 |
| 5.2 Lotsplikt.....                                                                       | 22 |
| 6. FARTYGSTRAFIKSERVICEN VTS, GOFREP OCH TURKU RADIO.....                                | 22 |
| 6.1 VTS .....                                                                            | 22 |
| 6.2 GOFREP .....                                                                         | 22 |
| 6.3 Säkerhetsradiostationen, Turku Radio.....                                            | 22 |
| 6.4 Trafiksepareringssystemet temporärt ur bruk .....                                    | 23 |
| 7. METEOROLOGISKA INSTITUTETS ISTJÄNST .....                                             | 23 |
| 8. ISBRYTNINGEN I SAIMEN .....                                                           | 24 |
| 9. YTTERLIGARE INFORMATION .....                                                         | 25 |
| 9.1 Trafikledsverkets vintersjöfartsenhet .....                                          | 25 |
| 9.2 Baltic Sea Icebreaking Web (BIM Web).....                                            | 25 |
| 10. JUSTERING AV RADARBILD .....                                                         | 25 |
| 11. KÄLLOR.....                                                                          | 26 |

# 1. ALLMÄNT

Dessa allmänna anvisningar har sammanställts av Trafikledsverket och är avsedda för alla aktörer inom vintersjöfart.

## 1.1 Syftet med instruktionerna

Trafikledsverket har sammanställt instruktionerna för vintersjöfarten i samarbete med industrin, rederierna, befraktarna, fartygen, isbrytarna, lotsarna, fartygstrafikservicen och Meteorogiska institutet. Parterna bär sitt ansvar för vintertrafiken i Finland och ordnar sin import- och exporttransport med fartyg som uppfyller de isrestriktioner som vid en viss tidpunkt införts, bemannade av en kvalificerad besättning, som åtar sig att följa denna vägledning.

Syftet med anvisningen är att säkerställa en oavbruten och kostnadseffektiv verksamhet inom Finlands utrikeshandel och inrikes sjötrafik som säkerställer internationell konkurrenskraft med korta väntetider även under vintern.

## 1.2 Assistans av vintersjöfarten

Trafikverket har ingått avtal om isbrytjänster med Arctia Icebreaking Ab, Alfons Håkans AS Finlands Filial och andra privata bogseringsbolag. Trafikledsverket leder, övervakar och koordinerar isbrytningstjänsterna i samarbete med Östersjöländernas isbrytningsorganisationer och befälhavarna på de koordinerande isbrytarna samt följer upp kundtillfredsställelsen.

Med isbrytjänster avses assistans av fartyg som är berättigade till bidraget i is och bogsering i samband med det.

Storleken på avgifterna som debiteras för bogsering av bärgningskaraktär och annan assistans baseras på enskilda avtal.

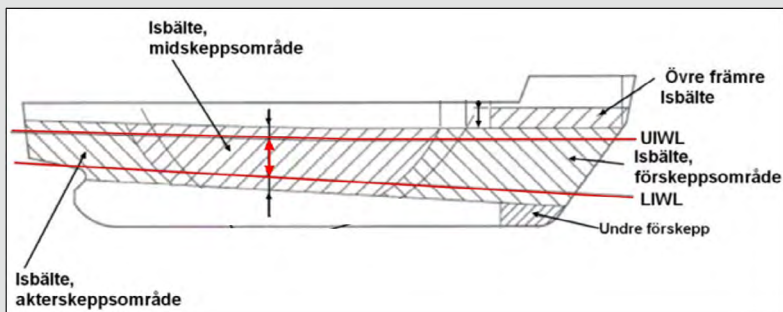
## 1.3 Fartyg berättigade till isbrytarassistans

Isbrytarassistansen grundar sig på lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005, "Lag om isklass"). Isbrytarassistans ges till fartyg som uppfyller de hamnspecifika assistansrestriktioner som Trafikledsverket utfärdar för fartyg som trafikerar den aktuella hamnen.

**Fartyget måste alltid lastas enligt det isförstärkande område som tilldelats det (UIWL/LIWL) för att få isbrytarhjälp.**

**Fartyget ska 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 [LIWL och UIWL]**). (bild: Traficom)



- Propellern skall vara helt under vattenytan och om möjligt helt under isen.
- Kylvattensystemet ska vara planerat och användas på ett sådant sätt att tillgången på kylvatten är säkrad då fartyget går i is för utnyttjande av **maximal maskineffekt** enligt isklassintyget.
- **Fartyget skall använda minst den för isklassen angivna maskineffekt, då isförhållandena, isbrytaren eller lotsen 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 att fartyget med avseende på skrov, maskineffekt, utrustning eller besättning är sådant att gång i is kan antas äventyra dess säkerhet, eller att fartyget annars inte uppfyller kraven för isklassen till exempel med avseende på djupgående (**UIWL/LIWL**).

I enskilda fall kan Sjöfartsenhetens chef skjuta upp tidpunkten för assistansen av ett fartyg, även om fartyget uppfyller villkoren för assistansrestriktionerna.

**Motiveringen för uppskovet kan till exempel vara att fartyget inte godkänner dessa instruktioner, orimlig fördröjning för övrig trafik, exceptionellt svåra isförhållanden eller att befälhavarna på isbrytarna upprepade gånger skriftligen rapporterat att ett fartyg inte lämpar sig för vintertrafik. I vissa fall kan fartygets storlek påverka ordningen för assistans eller orsaka onormala förseningar.**

**Bogserare som bogserar pråmar anses tillhöra isklass III och är därmed inte berättigade till isbrytarassistans.**

### 1.3.1 Publikationen Finlands vintersjöfart, följande av anvisningarna

Trafikledsverket publicerar årligen instruktionerna även på sin webbsida och ger ut ett meddelande om den nya publikationen.

Under isbrytningssäsongen 2025–2026 ställs nedanstående fråga till varje fartyg som för första gången under vintersäsongen anlöper finskt eller svenskt assistansområde:

***Godkänner ni anvisningarna i Finlands vintersjöfart och förbinder ni er till att följa dem?***

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@fintraffic.fi](mailto:turku.radio@fintraffic.fi) som förmedlar informationen till andra myndigheter. Rederierna kan i förväg 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 och Saimaa VTS frågar de fartyg som är på väg till finska hamnar i Finska viken och i Saimen.

Ett nekande svar leder till en anmärkning och fartygstrafikservicen informerar Trafikledsverkets Sjöfartsenhet om saken. **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 2025–2026" samt har godkänt och följer instruktionerna i den.

## 2. ASSISTANSRESTRIKTIONER OCH DISPENSER

### 2.1 Assistansrestriktioner

Trafikledsverket kan av säkerhetsskäl eller på grund av prioriteringar i trafiken begränsa isbrytarassistanzen i ett område eller en hamn. Trafikledsverket beslutar om begränsningar i assistansen utifrån väderleks- och isförhållandena samt fartygens isklass och dödvikt. Assistansrestriktionerna grundar sig på HELCOMs rekommendationer ([HELCOM 25/7](#)). Under särskilt svåra isförhållanden kan Trafikledsverket även beakta fartygens maskineffekt och den lastmängd fartygen transporterar. I sådana fall kombineras assistansrestriktionerna med tilläggsvillkoret gällande hamnspecifik lastbegränsning; till exempel ska fartyget lasta och/eller lossa en last på minst 2 000 ton.

### 2.2 Utfärdandet av assistansrestriktioner

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. Gällande assistansrestriktioner finns på webbadressen: <https://vayla.fi/sv/tjansteproducenter/yrkessjofart/vintersjofart/information-av-assistansrestriktioner> och <https://baltice.org>

**Assistansrestriktioner som tillämpas under isbrytningssäsongen 2025-2026:**

| Beteckning               | Isklasser som assisteras och fartygets minimi-dwt          |
|--------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>II 1300</b>           | IAS, IA, IB, IC och II : dödvikt 1 300 dwt                 |
| <b>II 2000</b>           | IAS, IA, IB, IC och II : dödvikt 2 000 dwt                 |
| <b>IB 2000 / II 3000</b> | IAS, IA, IB dödvikt 2 000 dwt / IC, II : dödvikt 3 000 dwt |
| <b>I 2000</b>            | IAS, IA, IB, IC : dödvikt 2 000 dwt                        |
| <b>IB 2000</b>           | IAS, IA, IB : dödvikt 2 000 dwt                            |
| <b>IA 2000</b>           | IAS, IA : dödvikt 2 000 dwt                                |
| <b>IA 4000</b>           | IAS, IA : dödvikt 4 000 dwt                                |

Även andra kombinationer av assistansrestriktioner kan användas efter Trafikledsverkets bedömning.

***Bogserare som bogserar pråmar anses tillhöra isklass III och är därmed inte berättigade till isbrytarassistans.***

**Bottenviken:** Säsongens första assistansrestriktioner gäller hamnarna i norra Bottenviken och utfärdas i allmänhet i december. Dessa gäller isklasserna I och II med dödvikten 2 000 ton. Maximirestriktionen är generellt sett IA 4 000 dwt i kombination med lastrestriktionen 2 000 ton.

**Bottenhavet:** De första assistansrestriktionerna utfärdas i allmänhet i månads-skiftet januari-februari och gäller isklasserna I och II med dödvikten 2000 ton. Maximirestriktionen under en normal vinter är IB 2 000 dwt.

**Skärgårdshavet:** De första assistansrestriktionerna II 2 000 dwt har utfärdats något senare än i Bottenhavet även om restriktionerna är lika omfattande. Maximirestriktionen under en normal vinter är IB 2 000 dwt.

**Finska viken:** De första assistansrestriktionerna II 2 000 dwt har oftast utfärdats i slutet av januari. Maximirestriktionen under en normal vinter är IA 2 000 dwt.

**Saimen:** Minimirestriktionen har varit II 1 300 dwt och man har som maximirestriktion tillämpat IA 2 000 dwt.

Tabeller över datumen då assistansrestriktionerna träder i kraft och upphävs finns på webbadressen: <https://vayla.fi/sv/trafikleder/farleder/vintersjofart>

## 2.3 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.

### 2.3.1 Säkerställande av transporter som är kritiska för försörjningsberedskapen

Trafikledsverket har möjlighet att prioritera transporter som är kritiska för försörjningsberedskapen efter att först ha hört Försörjningsberedskapscentralen.

## 2.4 Hamnarnas och rederiernas anmälningsskyldighet

### 2.4.1 Hamnen

Hamnen eller fartygets mäklare sänder veckovis förhandsrapporter om sin fartygstrafik till isbrytarna och uppdaterar vid behov ändringar även i elektroniska tjänster, så att informationen är så aktuell som möjligt. Anmälningsskyldigheten börjar från tidpunkten för den första assistansrestriktionen som gäller för hamnen i fråga tills den sista assistansrestriktionen upphävs.

## 2.4.2 Rederiet och mäklarna

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

**Rederier eller deras mäklare skall se till att den finska isklassen för fartyget är verifierad i god tid före fartygets ankomst till en hamn under assistansrestriktioner. Isklassen är fastställd av TRAFICOM (fartygsisklasser)**

**Rederierna eller mäklarna skall också se till att publikationen Finlands vinter-sjöfart förmedlas till fartygen i god tid innan dessa anlöper området.**

Förfrågningar från utlandet angående isläge, assistansrestriktioner och trafik bör riktas till fartygets finländska agent. Information om förhållandena och assistansrestriktionerna finns också på webbsidan <https://baltice.org>.

## 2.5 Ekvivalensen mellan isklasserna

Information om hur de godkända klassificeringssällskapens klassbeteckningar motsvarar de finska isklasser samt de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av fartygs isklasser finns på webbadressen: <https://www.trafficom.fi/sv/transport/sjofart/fartygs-isklasser>

## 2.6 Dispenser

Trafikledsverket kan efter ansökan **i enstaka 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), i det fall att:

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
4. Fartygets resa har inletts redan den dag då begränsningarna för assistans skärps, och fartygets ankomst försenas inte väsentligt från den dag då de tidigare begränsningarna av assistans var i kraft.

Ansökan om dispens ska sändas till e-postadressen: [winternavigation@vayla.fi](mailto:winternavigation@vayla.fi).

**Ansökan bör innehålla följande uppgifter:**

- motivering för ansökan om dispens
- fartygets ETA
- fartygets namn
- IMO-nummer
- isklass
- dödvikt
- maskineffekt
- byggnationsår

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

Ansökan om dispens bör vara Trafikledsverket tillhanda 1–3 arbetsdagar innan fartyget anlöper assistansområdet. Trafikledsverket strävar till att behandla ansökningar som anländer före kl. 12.00 under samma dag och ansökningar som anländer senare, dagen därpå under tjänstetid.

Pdf-blanketten som ska ifyllas finns på adressen: <https://vayla.fi/sv/trafikleder/farleder/vintersjofart>

### 3. BEFÄLHAVARENS CHECKLISTA

**Fartyget ansvarar i alla lägen för att den egna navigeringen är säker.**

- Fartyget skall använda minst den för isklassen angivna maskineffekt, ifall isförhållandena, isbrytaren eller lotsen så kräver.
- Då man följer ett annat fartyg under Isbrytarassistans eller i konvoj, skall omedelbar beredskap för snabba maskinmanövrar finnas.
- Se till att fartygets ISM-manual innehåller anvisningar för säker navigation i is.
- Se till att fartygets isklassintyg eller klassificeringscertifikatets bilaga, där kraven för isklassen anges (djupgående och minsta maskineffekt) finns ombord och är tillgängligt.
- Se till att fartyget alltid har last eller barlast på ett sådant sätt, att kraven för djupgång för isklassen uppfylls för och akter (LIWL = Nedre isvattenlinjen och UIWL = övre isvattenlinjen) och att propellern är helt under vattennivån. Försummelse av förutnämnda krav leder till fördröjning eller avhållan av assistans. **Se figur i kapitel 1.3.**
- 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. T.ex. <https://baltice.org>

- Justera radarbilden i X-området (9 GHz / 3cm) så att den visar isrännor; lägg till "gain" och ta bort alla "clutter" tills rännorna syns tydligt på bilden.
- Anvisning i kapitel 11.**
- 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 luftrör också är tömda på vatten.
  - Se till att ankar- och förtöjningsvinschar och andra anordningar som kan behövas för gång i is skyddas med lämpliga presenningar för att förhindra nedisning.
  - Förvara lotslejdaren på en skyddad plats, se till att den är i gott skick och kontrollera innan den tas i bruk att den inte är isbelagd.
  - Rigga lotslejdaren så nära lotsplatsen som möjligt för att hålla den isfri.
  - Testa på förhand att strålkastarna fungerar.
  - Flytta ankarna akterut och surra dem eller lyft upp dem på däck om det finns minsta risk för att ankarna kan komma i kontakt med isbrytarens bogserklyka. Försummelse på denna punkt kan leda till att assistansen förse-  
nas eller uppskjuts.
  - Försäkra dig om tillgång på kylvatten vid gång i is.
  - Undvik att med hög fart köra in i lösa isflak, ge akt på din fart på öppet vatten.
  - Kontrollera waypointerna\* (dirigeringsvägarna) som isbrytaren/ICE INFO/ VTS/GOFREP meddelar vid gång i is.

### \*Waypointer

Fartyg som opererar i ett istäckt område får waypointer, som visar assistansrutten. Waypointerna läggs så att fartygens navigation i områdets isförhållanden är så lätt och trygg som möjligt och så att fartygen klarar sig så långt som möjligt utan assistans.

Då isfältet vanligtvis är i konstant rörelse, är isruttens waypointer vägledande och den egentliga rutten kan vara belägen 1–2 sjömil från de angivna punkterna.

Fartygen får waypointerna för gång i is via webbplatsen [baltice.org](http://baltice.org), Turku Radio, ICE INFO, VTS/GOFREP och av isbrytarna. Underlåtelse att följa de givna rutterna kan leda till att fartygets isbrytarassistans fördröjs.

## 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, finns det inte alltid möjlighet att hålla tillräckligt avstånd till varandra. Detta innebär ökad risk för sammanstötning.

**Trafikledsverket 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 isbrytartjänster som Trafikledsverket tillhandahåller eller som hänför sig till eller beror på dessa. Ansvar**et kan inte heller överföras till de underleverantörer eller avtalsparter som Trafikledsverket använder för att producera isbrytartjänsterna i anslutning till eller utifrån de isbrytartjänster som dessa har utfört. Enligt 1 kap. 6 § 2 mom. i sjötrafiklagen (782/2019) ansvarar befälhavaren för fartygets navigering och säkerhet. I 6 kap sjölagen (674/1994) finns närmare bestämmelser om befälhavaren på ett fartyg och om hans ansvar och skyldigheter i handelssjöfarten. Fartyg får assistans och råd på egen risk och är ensamma ansvariga för sin egen navigering.

Enligt 7 kap. 2 § 1 mom. i sjölagen är ett fartyg skyldigt att teckna och upprätthålla en försäkring om fartyget ankommer till eller avgår från en finsk hamn, ankommer till eller avgår från en ankarplats eller ett väntområde på finskt vatten eller använder finskt vatten för andra ändamål 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 assistansrestriktion i Bottenviken/Bottenhavet ska rapportera enligt följande:

|                                                          |                                                                       |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Rapporteringslinje:                                      | vid passage av latitud 60° 00' N*                                     |
| Anrop:                                                   | ICE INFO                                                              |
| Anropskanal:                                             | VHF kanal 82 (eller tel. +46 10 492 76 00)                            |
| Rapportinnehåll:                                         | – fartygets namn<br>– nationalitet<br>– destination och ETA<br>– fart |
| Språk:                                                   | svenska eller engelska                                                |
| E-post:                                                  | ice.info@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. GOFREP Master's Guide (pdf) finns på webbadressen: [https://www.fintraffic.fi/sites/default/files/2023-01/GOFREP\\_MG\\_2023\\_01\\_20.pdf](https://www.fintraffic.fi/sites/default/files/2023-01/GOFREP_MG_2023_01_20.pdf)

GOFREP-centralen förmedlar de uppgifter som den fått av den koordinerande isbrytaren, dvs. navigeringsinstruktioner, waypointer, isbrytarens position, namn, VHF-arbetskanal till fartyget.

#### 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@fintraffic.fi](mailto:saimaa.vts@fintraffic.fi)

### 4.3 Fartygsdrift i is

1. Då ett fartyg navigerar i is utan assistans ska det följa instruktionerna som det får via **Turku Radio, 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 ränn, och ska därför alltid ha tillräcklig maskineffekt. **Minimieffekten** här är den maskineffekt som krävs för fartygets isklass.
2. Fartygstrafikservicen (VTS/GOFREP) ansvarar för den allmänna trafikledningen och informerandet av trafiken på sina respektive områden.
3. Isbrytaren ansvarar för isbrytarassistanzen av fartygen och för koordineringen av trafiken i ett isfält.
4. Fartyget ska avlyssna den lokala VTS-centralens trafikkanal och isbrytarkanalerna samtidigt.
5. Ett fartyg som har fastnat i isen ska utan dröjsmål rapportera sitt läge till isbrytaren.
6. VTS/GOFREP informerar och leder trafiken enligt instruktionerna som fås av den koordinerande isbrytaren.

## 4.4 Anvisningar om navigering skärgårdsfarleder

Alla fartyg som använder farlederna i skärgården förutsätts så långt det är möjligt följa de uppbrutna isrännorna och undvika att bryta upp isfältet i onödan. Överflödigt uppbyggnad av isfältet kan förorsaka fara för annan trafik, eftersom det kan leda till att rännorna flyttas vid smala partier och skapar ett tryck på farledsområdet.

VT5-centralen i området anvisar på begäran områden där fartyg kan vänta eller ankra, i vilka uppbyggnaden av isfältet inte medför någon betydande skada.

## 4.5 Instruktioner för assisterade fartyg

- I mörker för isbrytarna ett fast runtlysande 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 kanalen 16.
- 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. Befälhavaren ombord det assisterade fartyget är då skyldig att vidta alla nödvändiga åtgärder för att undvika kollision mellan fartygen.
- 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. Att fartyget meddelat isbrytaren fritar det inte från att informera myndigheterna eller redaren.

**Fartyg som inte följer isbrytarens instruktioner eller isklassens krav (till exempel UIWL/LIWL) kan inte förutsätta att de får isbrytarassistans.**

## 4.6 Bogseringsinstruktioner

1. Om isläget försvåras under isbrytarassistenten, kan bogsering vara den enda möjligheten för en säker och effektiv assistans.
2. Fartyget ska vara berett att när som helst göra fast eller kasta loss isbrytarens bogservajern. Isbrytaren bestämmer när fartyget ska bogseras.
3. Ett fartyg som bogseras av en isbrytare får endast använda framdrivningsmaskineriet enligt isbrytarens anvisningar. Fartygets huvudmaskineri ska vara klart för snabb manöver.

4. Under bogseringen ska det bogserade fartyget styras med handstyrning. Därigenom kan fartyget hållas i linje med isbrytaren.

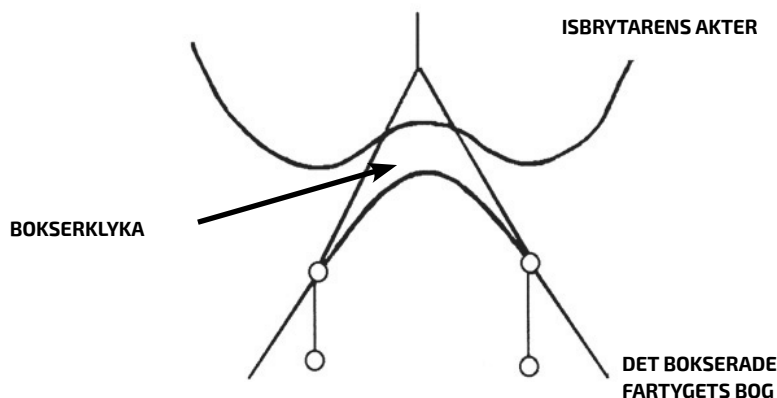
## Bogsering

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

**OBS! rullklys tål inte belastningen under bogsering.**

## 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 som styr fartyget i rätt riktning. När det bogserade fartyget använder sitt roder på rätt sätt blir bogseringen säkrare, risken för olyckor minskar och kombinationen kan hålla en högre fart.

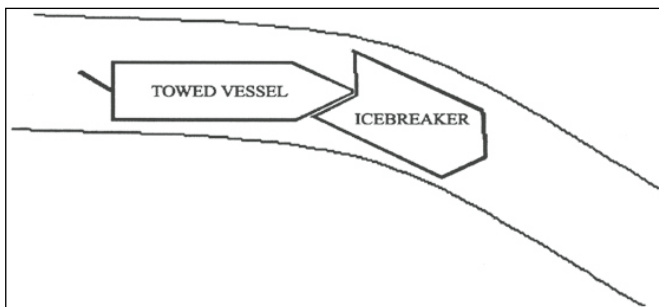
När isbrytaren går rakt fram ska det bogserade fartyget hålla sina master i linje med isbrytarens master.



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

## Kursändring

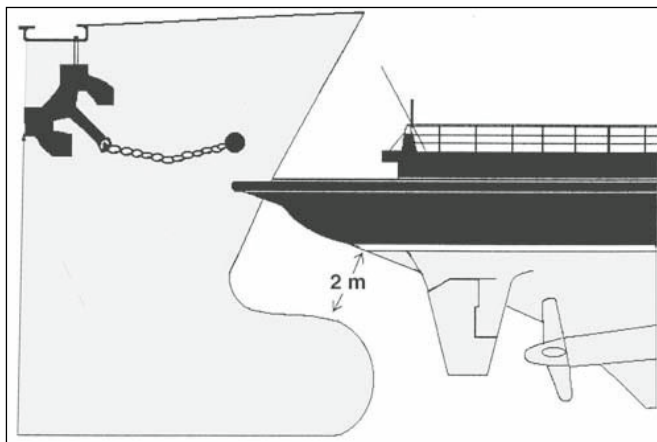
Om isbrytaren ber om hjälp för att ändra kurs, ska det bogserade fartyget vända rodet tillräckligt i motsatt riktning än normalt, eftersom dess skrov fungerar som ett roder för hela kombinationen.



## 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.

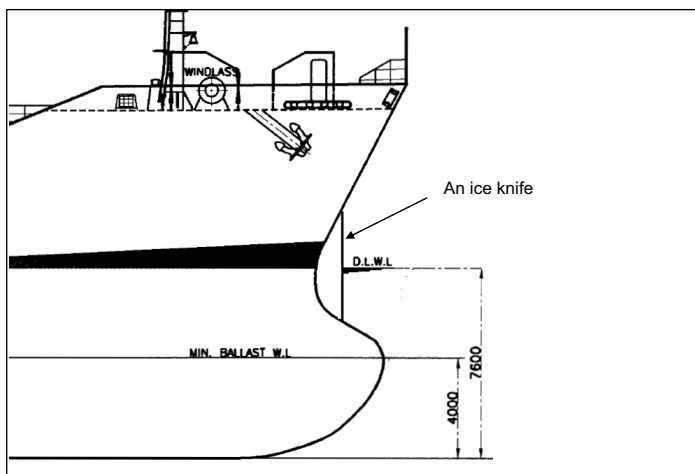
Om ett fartygs ankare ligger på fartygets utsida på ett sådant sätt att de kan komma i kontakt med isbrytarens bogserklyka, ska ankarna "kattas", dvs. flyttas akterut eller upp på däck i god tid innan bogseringen kan påbörjas.



## 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 fungerar på samma sätt som en vass kniv. Om omständigheterna tillåter, assisteras sådana fartyg utan bogsering, eftersom iskniven skrapar mot isbrytarens akter och skadar isbrytarens bogserklyka.



## 5. LOTSNING

### 5.1 Tagande och lämnande av lots under isförhållanden

- Lots beställs via FinnpiLOTS lotsförmedling, Pilot Online.
- Lotsplatsen kan avvika från den ordinarie lotsplatsen under öppet vatten-säsongen.
- VTS-centralen sätter upp en virtuell säkerhetsskytt på en sådan tillfällig lotsplats.
- 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 är cirka 1,5 m ovanför vattenytan.

- Under isförhållanden kan lotsen anlända till fartyget med lotskutterm eller hydrokopter.
- Då fartyget anländer till lotsplatsen måste det följa isbrytarens instruktioner.
- Vid behov måste fartyget stanna helt.
- Då fartyget tar eller lämnar lots, måste det följa lotsens instruktioner.
- I mörker behövs strålkastare för att trygga en säker navigering.

## 5.2 Lotsplikt

2 kap. 7 § i lotsningslagen 561/2023: Traficom kan befria ett fartyg från skyldigheten att använda lotsning till exempel vid särskilda väder- eller isförhållanden. Då kan fartyget styras till eller från hamnen med hjälp eller övervakning av en isbrytare i enlighet med ett separat beslut av Traficom. VTS-centret ska informera fartygen om detta beslut.

# 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. VTS-centralerna är verksamma 24h dygnet runt året om. VTS-centralen förmedlar bland annat följande information: annan trafik, isläget, waypointer samt isbrytarnas position, namn och 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 0233, 0633, 1033, 1433, 1833 och 2233 UTC.

Man kan också ställa frågor till Turku Radio via deras VHF-arbetskanal.

## 6.4 Trafiksepareringssystemet 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.

## 7. METEOROLOGISKA INSTITUTETS ISTJÄNST

Meteorologiska institutets istjänst följer dagligen med isläget och gör upp iskartor, israpporter och isprognoser utifrån insamlade och analyserade data.

Den dagliga iskartan och israpporten innehåller en beskrivning av isläget och uppgifter om isbrytarnas verksamhetsområden. Dessutom ingår information om till exempel assistansrestriktionerna, fartygsrutterna och skyldigheten att göra för-anmälan.

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

Man kan också beställa avgiftsbelagda isprodukter från Meteorologiska institutet. Iskartan och israpporten fås kostnadsfritt t.ex. via BIM Web på webbadressen <https://baltice.org>

Meteorologiska institutets istjänst svarar på frågor om isläget, isvinterprognoser-na och andra expertfrågor rörande is.

Ytterligare nyttig information om isen i Östersjön hittas på Meteorologiska institutets webbsida: <https://sv.ilmatieteenlaitos.fi/isvintern-pa-ostersjon>

## Vinterklassificering i Östersjön:



Mild



Genomsnittlig



Sträng

## 8. ISBRYTNINGEN I SAIMEN

Trafikledsverket ansvarar för isbrytningen i Saima kanal och Saimens sjöområde. Inom Saimenområdet grundar sig assistansrestriktionerna på samma HELCOM-rekommendationer som längs kusten. Beroende på isläget kan Saimaakana-len behöva stängas för trafik. Operatörerna kommer att informeras i god tid innan trafiken stängs.

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 Trafikledsverkets webbsida och genom en tidningsannons. De gällande assistansrestriktionerna finns också på webbadressen: <https://baltice.org>

Därutöver informerar Trafikledsverket aktörerna inom Saimenområdet per e-post. Om du vill få meddelanden till din e-post, skicka dina kontaktuppgifter till adressen: [winternavigation@vayla.fi](mailto:winternavigation@vayla.fi).

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

## 9. YTTERLIGARE INFORMATION

### 9.1 Trafikledsverkets vintersjöfartsenhet

Frågor som direkt berör assistansrestriktioner, dispenser, utvecklingen av isläget och andra frågor som gäller vintersjöfarten kan ställas direkt till Trafikledsverkets sjöfartsenhet.

### 9.2 Baltic Sea Icebreaking Web (BIM Web)

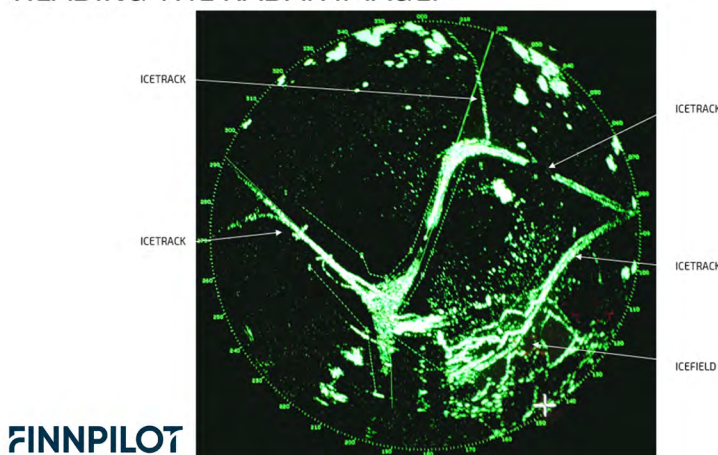
I webbtjänsten <https://baltice.org> har det samlats information om vintersjöfarten. Webbplatsen innehåller bland annat en daglig iskarta över hela Östersjöområdet, en israpport, isbrytarnas positioner och assistansplaner samt de gällande assistansrestriktionerna. Via webbsidan kan man följa med hur assistansen av valda fartyg fortlöper eller ändringar i hamnarnas assistansrestriktioner genom att begära att uppgifterna skickas direkt till den egna e-postadressen. På webbsidan finns också annan nyttig information om vintersjöfarten.

## 10. JUSTERING AV RADARBILD

Justering av radarbild i X-området (9 GHz / 3cm)

- X-BAND RADAR GIVES THE BEST ACCURACY IN ICETRACKS
- ADJUSTING IS MADE BY INCREASING GAIN AND REMOVING ALL CLUTTERS UNTIL THE PICTURE SHOWS WHERE ICE TRACKS ARE

READING THE RADAR IMAGE:



# 11. KÄLLOR

## Lagar

[Lag om fartygstrafikservice \(623/2005\)](#)

[Lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans \(1121/2005\)](#)

[Lotsningslag \(561/2023\)](#)

[Sjölag \(674/1994\)](#)

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

[Sjötrafiklag \(782/2019\)](#)

## Instälningar

[Kommunikationsministeriets förordning om Trafikledsverkets avgiftsbelagda prestationer \(1465/2029\)](#)

## Bestämmelse

1.7.2021: Isklassföreskrifterna och tillämpningen av dem ([TRAFICOM/68863/03.04.01.00/2021](#))

18.12.2024: Finska isklasser som motsvarar klassbeteckningar och fastställandet av isklass ([TRAFICOM/281964/03.04.01.00/2023](#))

## Myndighetskällor

### Transport- och kommunikationsverket Traficom

Fartygs isklasser (<https://traficom.fi/sv/transport/sjofart/rederier-och-avlastare/fartygs-isklasser>)

Anmälan om användning av effektreserv (<https://traficom.fi/sv/aktuellt/fartygen-ska-meddela-trafficom-om-tillfalligt-forbigaende-av-eaxis-effektbe-gransning>)

### Trafikledsverket

Vintersjöfart (<https://vayla.fi/sv/trafikleder/farleder/vintersjofart>)

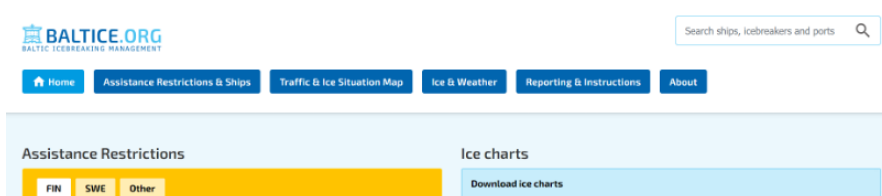
Aktuella assistansrestrktioner med ett historikdiagram och en tabell (<https://vayla.fi/sv/tjansteproducenter/yrkessjofart/vintersjofart/information-av-assistansrestrktioner>)

### Andra

Baltic Marine Environment Protection Commission (Helsinki Commission - HELCOM): **Revised HELCOM rec-ommendation 25/7**: Safety of winter navigation in the Baltic sea area (<https://www.helcom.fi/wp-content/uploads/2019/06/Rec-25-7.pdf>)

Baltice: Assistance Restrictions (<https://www.baltice.org>)

Finnttraffic: GOFREP Master's Guide ([https://www.finnttraffic.fi/sites/default/files/2023-01/GOFREP\\_MG\\_2023\\_01\\_20.pdf](https://www.finnttraffic.fi/sites/default/files/2023-01/GOFREP_MG_2023_01_20.pdf))



[Baltice.org](https://baltice.org) is a free single access point website for reliable and up-to-date information about winter navigation in the Baltic Sea area.

The pages have chart based information, with online AIS data from the vessels trading in the area – including Ice Breakers positions and assistance plans. You can choose the vessels you want to follow or request information about changes in assistance restrictions of the ports of interest and the predicted changes to them.

On the website you can find:

- Icebreaker's assistance plans
- current assistance restrictions
- ice charts and forecast
- and lots of other useful information related to winter navigation



Västlänsvirasto



SJÖFARTSVERKET



BALTICE.ORG  
BALTIC ICEBREAKING MANAGEMENT



ILMATIETEEN LAITOS  
METEOROLOGISKA INSTITUTET  
FINNISH METEOROLOGICAL INSTITUTE

## Call for observations



Vessel icing report



Jäätämismraportti



Rapport om nedisning



Visibility report



Näkyvyyshavainnointi



Siktrapport

### Latest vessel icing/visibility reports

No observation reports have been made since 04.11.2025 12:53:19 UTC  
Waiting for new observations...

## Observationer av nedisning behövs

Meteorologiska institutets jourhavande vädertjänst utfärdar i samband med väderleksrapporter isvarningar för måttlig, snabb eller mycket snabb isbildning på fartygens konstruktioner. Nedisningsperioden i Finlands havsområden börjar senast i december.

Det är viktigt att få in observationsuppgifter om nedisning. Meteorologer använder dem både för att verifiera sina prognoser och som stöd i prognosarbetet. På så sätt förbättrar observationerna servicen för sjöfarare.

Observationer av nedisning kan endast fås från fartyg, och därför behöver vi er hjälp. För insamling av observationer har ett elektroniskt formulär tagits fram på webbplatsen [baltice.org](https://baltice.org).

# Finnish Icebreakers contact details

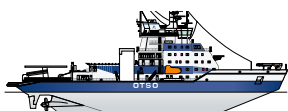
## Arctia Icebreaking Ltd

| Icebreaker | Call Sign | E-Mail                                                                 | Direct              | Mobile GSM Phone     |
|------------|-----------|------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------|
| Otso       | OIRT      | <a href="mailto:otso.bridge@arctia.fi">otso.bridge@arctia.fi</a>       | +358(0)306 20 73 00 | +358 (0) 400 219 680 |
| Kontio     | OIRV      | <a href="mailto:kontio.bridge@arctia.fi">kontio.bridge@arctia.fi</a>   | +358(0)306 20 72 00 | +358 (0) 400 592 747 |
| Urho       | OHMS      | <a href="mailto:urho.bridge@arctia.fi">urho.bridge@arctia.fi</a>       | +358(0)306 20 75 00 | +358 (0) 400 219 681 |
| Sisu       | OHMW      | <a href="mailto:sisu.bridge@arctia.fi">sisu.bridge@arctia.fi</a>       | +358(0)306 20 74 00 | +358 (0) 400 219 682 |
| Voima      | OHLW      | <a href="mailto:voima.bridge@arctia.fi">voima.bridge@arctia.fi</a>     | +358(0)306 20 76 50 | +358 (0) 400 318 156 |
| Polaris    | OJQT      | <a href="mailto:polaris.bridge@arctia.fi">polaris.bridge@arctia.fi</a> | +358(0)306 20 79 00 | +358 (0) 46 876 7900 |
| Fennica    | OJAD      | <a href="mailto:fennica.bridge@arctia.fi">fennica.bridge@arctia.fi</a> | +358(0)306 20 77 00 | +358 (0) 400 107 157 |
| Nordica    | OJAE      | <a href="mailto:nordica.bridge@arctia.fi">nordica.bridge@arctia.fi</a> | +358(0)306 20 78 00 | +358 (0) 400 246 551 |

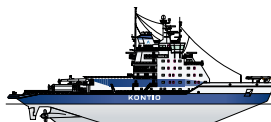
## Alfons Håkans Finnish Branch

| Icebreaker       | Call Sign | E-Mail                                                                         | Mobile GSM Phone     |
|------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Zeus of Finland  | 5BSP4     | <a href="mailto:tug.zeus@alfonshakans.com">tug.zeus@alfonshakans.com</a>       | +358 (0) 400 184 031 |
| Calypso + Saimaa | OJSY      | <a href="mailto:tug.calypso@alfonshakans.com">tug.calypso@alfonshakans.com</a> | +358 (0) 400 413 938 |

All icebreakers are keeping watch on VHF Channel 16 and their individual VHF Channel



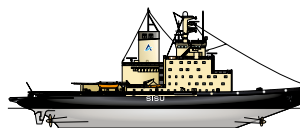
Otso 1986  
L. 99.0m  
B. 24.5m  
Power  
15 000kW



Kontio 1987  
L. 99.0m  
B. 24.2m  
Power  
15 000kW



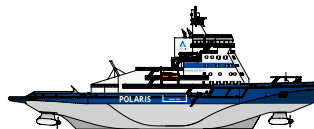
Urho 1975  
L. 105.0m  
B. 23.8m  
Power  
16 200kW



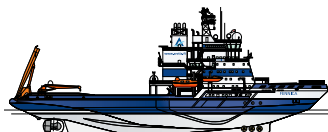
Sisu 1976  
L. 105.0m  
B. 23.8m  
Power  
16 200kW



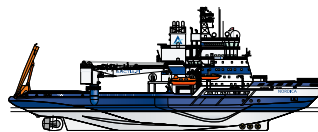
Voima 1954  
L. 84.0m  
B. 19.4m  
Power  
10 200kW



Polaris 2016  
L. 110.0m  
B. 24.4m  
Power  
19 000kW



Fennica 1993  
L. 116.0m  
B. 26.0m  
Power  
15 000kW



Nordica 1994  
L. 116.0m  
B. 26.0m  
Power  
15 000kW



Zeus of Finland  
1995  
L. 45.1m  
B. 14.6m  
Power 5 416kW

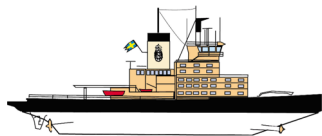


Calypso Saimaa  
combination  
2020  
L. 40.8m  
B. 12.6m  
Power 2 600kW

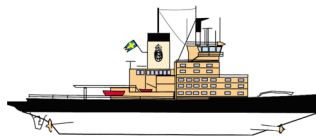
# Swedish Icebreakers contac details

## Arctia Icebreaking Ltd

| Icebreaker | Call Sign | E-Mail                                                                             | Phone              |
|------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Ale        | SBQP      | <a href="mailto:bridge@ale.sjofartsverket.se">bridge@ale.sjofartsverket.se</a>     | +46(0)10 478 63 95 |
| Atle       | SBPR      | <a href="mailto:bridge@atle.sjofartsverket.se">bridge@atle.sjofartsverket.se</a>   | +46(0)10 478 63 75 |
| Frej       | SBPT      | <a href="mailto:bridge@frej.sjofartsverket.se">bridge@frej.sjofartsverket.se</a>   | +46(0)10 478 63 65 |
| Oden       | SMLQ      | <a href="mailto:bridge@oden.sjofartsverket.se">bridge@oden.sjofartsverket.se</a>   | +46(0)10 478 63 55 |
| Ymer       | SDIA      | <a href="mailto:bridge@ymmer.sjofartsverket.se">bridge@ymmer.sjofartsverket.se</a> | +46(0)10 478 63 85 |
| Baltica    | SJOY      | <a href="mailto:baltica@sjofartsverket.se">baltica@sjofartsverket.se</a>           | +46(0)10 478 57 00 |
| Scandica   | SKFZ      | <a href="mailto:scandica@sjofartsverket.se">scandica@sjofartsverket.se</a>         | +46(0)10 478 57 71 |
| Idun       | SBCK      | <a href="mailto:bridge@idun.sjofartsverket.se">bridge@idun.sjofartsverket.se</a>   | +46(0)10 478 64 55 |



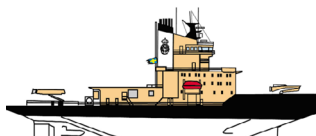
Atle 1974  
L. 109.5m  
B. 24.01m  
Power  
16 200kW



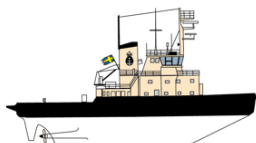
Frej 1975  
L. 109.5m  
B. 23.9m  
Power  
16 200kW



Ymer 1977  
L. 109.5m  
B. 23.9m  
Power  
16 200kW



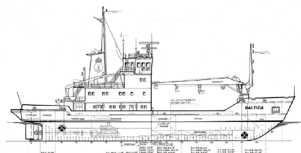
Oden 1988  
L. 107.4m  
B. 31.1m  
Power  
18 000kW



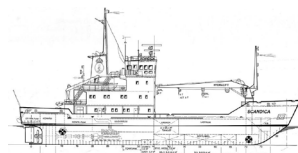
Ale 1973  
L. 50.8m  
B. 13.0m  
Power  
3 700kW



Idun 2006  
L. 74.4m  
B. 17.0m  
Power  
9 000kW



Baltica 1982  
L. 54.9m  
B. 12.1m  
Power  
2 600kW



Scandica 1983  
L. 56.8m  
B. 12.1m  
Power  
2 600kW



Trafikledsverket