



Väylävirasto
Trafikledsverket

Vinter 2022-2023

Finlands vintersjöfart

Instruktioner för aktörerna inom vintersjöfarten



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 (0) 94 245 0459	+358 (0) 46 8767900	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



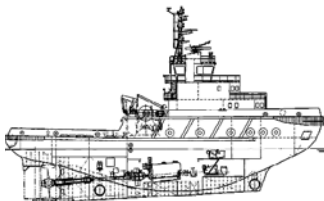
Voima 1954/1979/2016



Polaris 2016

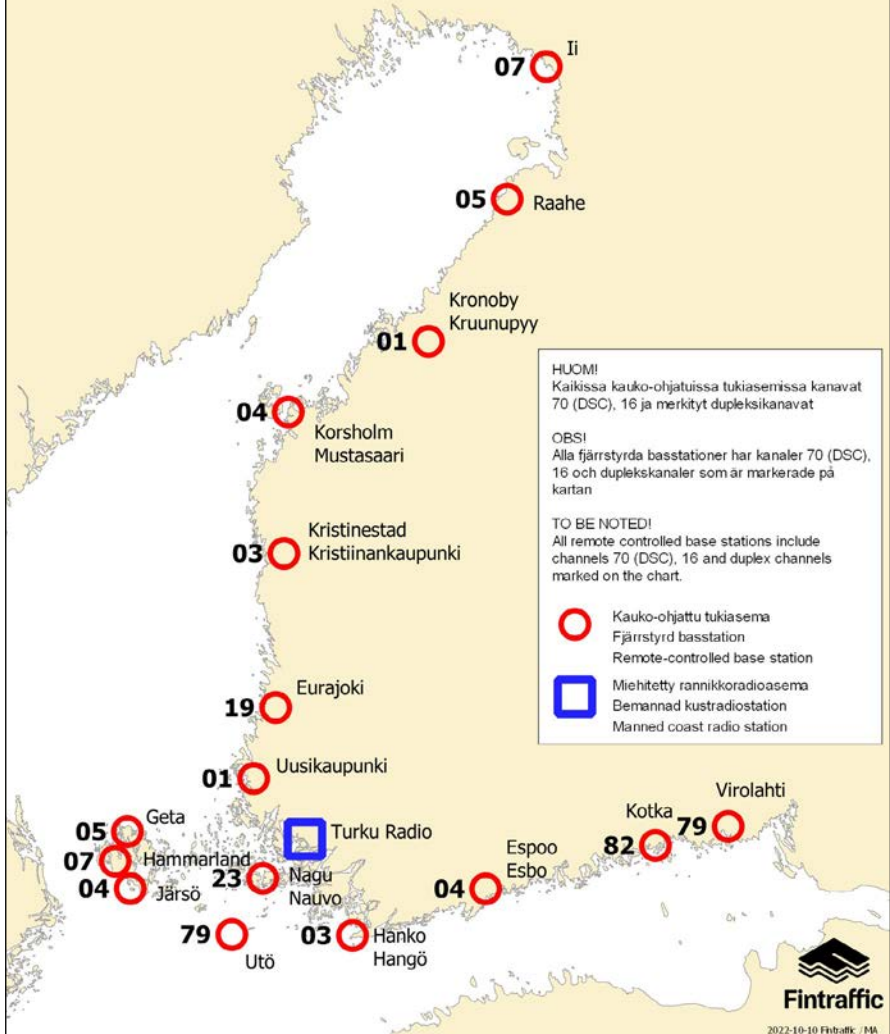
Alfons Håkans AS Finnish Branch

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



Zeus

Turku Radion työskentelykanavat radiopuhelinliikenteessä
 Turku Radios arbetskanaler för radiotelefoni
 Working channels of Turku Radio for voice communication



KONTAKTUPPGIFTER

Vintersjöfartens ledning

Trafikledsverket
Sjöfartsenheten
PB 33
00521 HELSINGFORS

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

telefon: +358 295 34 3000, växel (8.00–16.15)
+358 295 34 3328, sakkunning inom sjöfart
e-post: winternavigation@vayla.fi
internet: <https://vayla.fi/sv/trafikleder/farleder/vintersjofart>

Isbrytning i Saimen

Trafikledsverket
Sjöfartsenheten
PB 33
00521 HELSINGFORS
telefon: +358 29 534 3291, sakkunning inom sjöfart
+358 50 431 9739
e-post: winternavigation@vayla.fi

Västra Finlands sjötrafikcentral

telefon: +358 (0)20 448 6522
e-post: supervisors.west@fintraffic.fi
Hertig Johans parkgata 21
20101 Åbo

Turku Radio

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

Bothnia VTS

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

Saimaa VTS

telefon: +358 206 37 3745
e-post: saimaa.vts@fintraffic.fi
VHF 09
Sulkuvartijankatu 15
53300 Villmanstrand

Finska vikens sjötrafikcentral

telefon: +358 (0)20 448 5391
e-post: supervisors.hki@fintraffic.fi
Vilhelmsbergsgatan 2-4
00500 Helsingfors

GOFREP-centralernas kontaktinformation:**Helsinki traffic:**

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

Tallinn traffic:

telefon: +372 6 205 764 eller +372 6 205 777
e-post: 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
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
internet: www.sjofartsverket.se/vintersjofart

Ice Info

telefon: +46 10 492 76 00
e-post: ice.info@sjofartsverket.se
VHF: 82

Leverantörer av isbrytningstjänster**Arctia Icebreaking Ab**

Maringatan 9
00160 HELSINGFORS

journalnummer (24 h): +358 46 876 7050

e-post: icebreakers@arctia.fi
internet: www.arctia.fi (information om isbrytarna, bytesdagar osv.)

Alfons Håkans AS, filialen i Finland

Hevoskarivägen 23
20100 ÅBO

journalnummer (24 h): +358 50 63304
telefon: +358 400 528 224 (Jari Talja)

e-post: office.finland@alfonshakans.com
internet: www.alfonshakans.com

Meteorologiska institutet:

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

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

KONTAKTUPPGIFTER	4
1. ALLMÄNT	8
1.1 Syftet med instruktionerna.....	8
1.2 Assistans av vintersjöfarten	8
1.3 Fartyg berättigade till isbrytarassistans.....	9
1.3.1 Publikationen Finlands vintersjöfart, följande av anvisningarna..	10
1.4 Assistansordning	11
1.4.1 Säkerställande av transporter som är kritiska för försörjningsberedskapen	11
1.5 Hamnarnas och rederiernas anmälningsskyldighet	11
1.5.1 Hamnen	11
1.5.2 Rederiet och mäklarna	11
2. ASSISTANSRESTRIKTIONER OCH DISPENSER.....	12
2.1 Assistansrestriktioner	12
2.2 Utfärdandet av assistansrestriktioner	12
2.3 Ekvivalensen mellan isklasserna.....	13
2.4 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. TAGANDE OCH LÄMNANDE AV LOTS UNDER ISFÖRHÅLLANDEN	21
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	22
7. METEOROLOGISKA INSTITUTETS ISTJÄNST	23
8. ISBRYTNINGEN I SAIMEN	24
9. YTTERLIGARE INFORMATION	24
9.1 Trafikledsverkets vintersjöfartsenhet	24
9.2 Baltic Sea Icebreaking Web (BIM Web).....	24
10. LAGSTIFTNING OCH FÖRESKRIFTER.....	25
11. JUSTERING AV RADARBILD	25

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 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 Trafikledsverket för tillgången till isbrytarassistans på finskt vattenområde då isförhållandena kräver det. Assistans ges till av Trafikledsverket fastställda hamnar med en 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.

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.

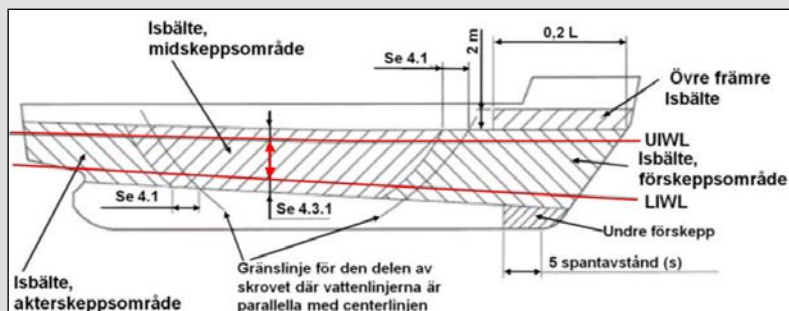
Storleken på avgifterna som debiteras för bogsering av bärgningskaraktär och annan assistans baseras på enskilda avtal.

1.3 Fartyg berättigade till isbrytarassistans

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

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 godkäng dessa instruktioner, orimlig fördröjning för övrig trafik, exceptionellt svåra isförhållanden eller att befähavarna på isbrytarna uppregade gånger skriftligen rapporterat att ett fartyg inte lämpar sig för vintertrafik.**

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 2022–2023 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 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 2022–2023" samt 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 försörjningsberedskapen

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

1.5 Hamnarnas och rederiernas anmälningsskyldighet

1.5.1 Hamnen

Hamnen eller fartygets mäklare sänder veckovis förhandsrapporter om sin fartygstrafik till isbrytarna och uppdaterar vid behov ändringar, 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.

1.5.2 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.

Rederierna eller mäklarna skall också se till att publikationen *Finlands vintersjöfart 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. ASSISTANSRESTRIKTIONER OCH DISPENSER

2.1 Assistansrestriktioner

Trafikledsverket kan av säkerhetsskäl eller på grund av prioriteringar i trafiken begränsa isbrytarassistansen 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. 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://baltice.org>

Assistansrestriktioner som tillämpas under isbrytningssäsongen 2022–2023:

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

Även andra kombinationer av assistansrestriktioner kan användas efter Trafikledsverkets bedömning.

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 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.traficom.fi/sv/transport/sjofart/fartygs-isklasser>

2.4 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, som i normala förhållanden tar högst en vecka, redan har börjat den dag då assistansrestriktionerna höjdes och fartygets ankomst inte blir väsentligt försenat från den tidpunkt då de tidigare assistansrestriktionerna var i kraft.

Ansökan om dispens ska sändas till e-postadressen: 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 minst 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.

Innan fartyget anländer till isbelagda farvatten

- 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.
- 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 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 försenas 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, 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, befraftare eller bortfraktare inom ramarna för de isbrytartjänster som Trafikledsverket tillhandahåller eller som hänför sig till eller beror på dessa. Ansvaret 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.

Fartyg tar emot assistans och råd på egen risk och ansvarar ensamma för sin navigation. Enligt 7 kap. 2 § 1 mom. i sjölagen (674/1994) 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 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 – nationalitet – destination och ETA – 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/sv/vts/masters-guide>.

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

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 rädda, 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 isbrytarassistansen av fartygen och för koordineringen av trafiken i ett isfält.
4. Fartyget ska avlyssna den lokala VTS-centralens trafikkanal och isbrytar-kanalen 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. Överflödiga uppbyggnader 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.

VTS-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 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. 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 kan inte förutsätta att de får isbrytarassistans.

4.6 Bogseringsinstruktioner

1. Om isläget försvåras under isbrytarassistansen, 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.

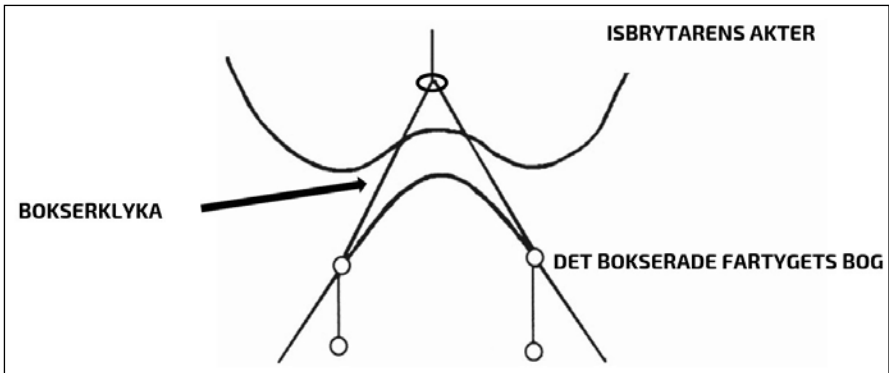
Bogsering

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.

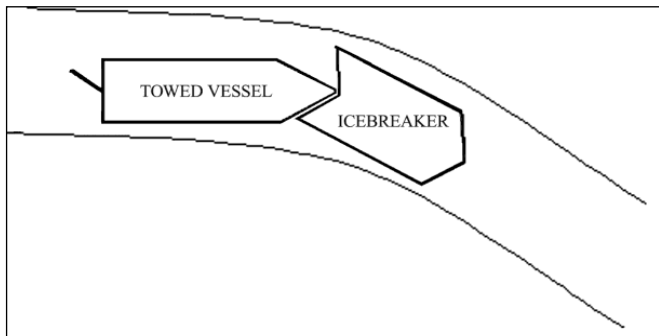
När isbrytaren går rakt fram ska det bogserade fartyget hålla sina master i linje med isbrytarens master.

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



Kursändring

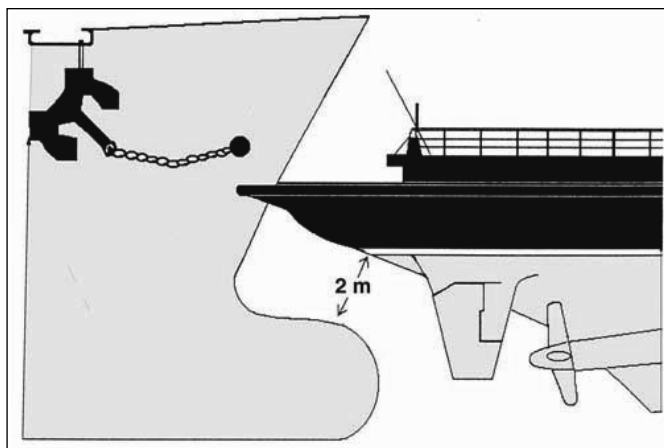
Om isbrytaren ber om hjälp för att ändra kurs, ska det bogserade fartyget vända rodet tillräckligt i motsatt riktning än normalt, eftersom dess skrov fungerar som ett roder för hela kombinationen.



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.

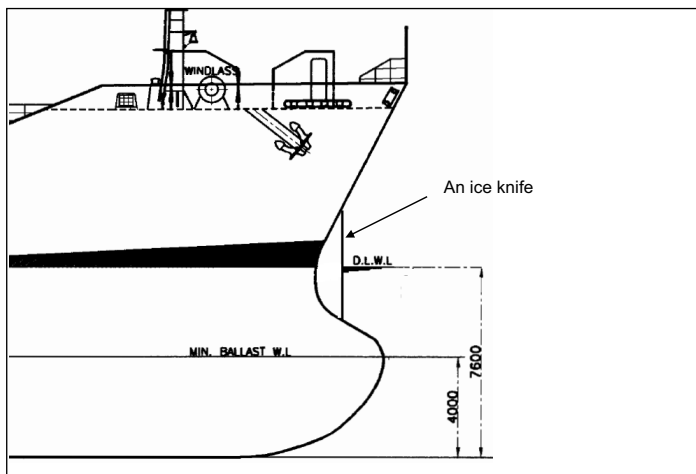
Om ett fartygs ankare ligger på fartygets utsida på ett sådant sätt att de kan komma i kontakt med isbrytarens bogserklyka, ska ankarna "kattas", dvs. flyttas akterut eller upp på däck i god tid innan bogseringen kan påbörjas.



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. TAGANDE OCH LÄMNANDE AV LOTS UNDER ISFÖRHÅLLANDEN

- Lots beställs via Finnpilots lotsförmedling.
- Lotsplatsen kan avvika från den ordinarie lotsplatsen under öppet vatten-säsongen. 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.

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 bl.a. 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, israppporter och isprognoser utifrån insamlade och analyserade data.

Den dagliga iskartan och israppporten innehåller en beskrivning av isläget och uppgifter om isbrytarnas verksamhetsområden. Dessutom ingår information om t.ex. assistansrestriktionerna, fartygsrutterna och skyldigheten att göra föranmälan.

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 israppporten fås kostnadsfritt t.ex. via BIM Web på webbadressen <https://baltice.org>

Meteorologiska institutets istjänst svarar på frågor om isläget, isvinterprognoser 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 israppporter. Information gällande stängandet och öppnandet av Saima kanal ges i den finska versionen av Underrättelser för sjöfarande, på Trafikledsverkets webbsida och genom en tidningsannonser. 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.

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. LAGSTIFTNING OCH FÖRESKRIFTER

Lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005)

Lag om grunderna för avgifter till staten (150/1992)

Förordning om Trafikledsverkets avgiftsbelagda prestationer 1465/2019

Krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik (isklassföreskrifter och tillämpning av dem) Traficom webbsidor:

<https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/fartygs-isklasser>

Finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar och fastställandet av isklass:

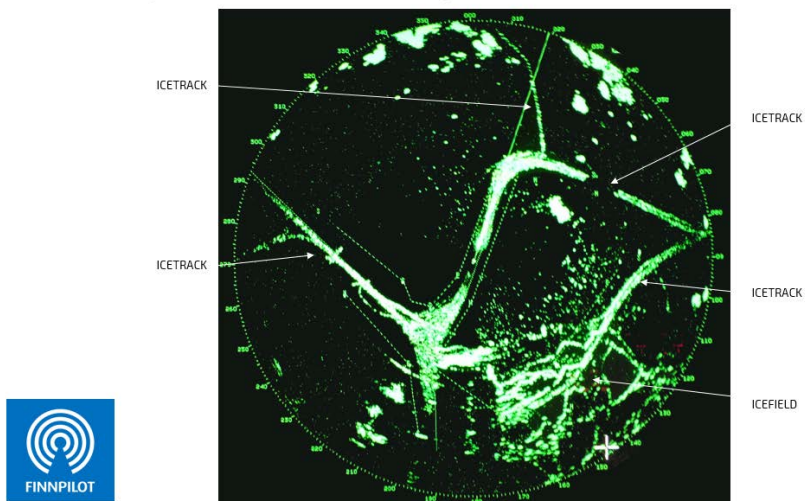
<https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/fartygs-isklasser>

11. 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:





FINNISH METEOROLOGICAL INSTITUTE

CALL FOR OBSERVATIONS OF ICE ACCRETION

The Finnish Meteorological Institute (FMI) is responsible not only for giving wind forecasts and warnings for seafarers but also for giving warnings about the accretion of ice on ship superstructures. The warnings given pertain to Finnish territorial waters.

Ice accretion occurs when the sea is still open but the air temperature is clearly below zero. The warnings given range from moderate to severe or extremely severe icing. They can be heard in English via Navtex and Safety-Radio-Turku Radio in connection with other warnings. They are also posted on the website www.fmi.fi.

Observations of the ice accretion are very important. The FMI collects these observations from ships sailing in Finnish territorial waters, which report their observations voluntarily. The observations reported by the ships are collected and delivered real time to forecasters'

workstations, thus helping them to verify forecasts and giving them information on the icing situation. The result is better service. Observations reported by vessels are the only way we can obtain information about accretion, and that is why we need your help.

We kindly request you to assist by becoming an observer. We have prepared an electronic form for observers to use.

You can fill in the form with your observations in the website of Baltice.org. From this site you will find the form and also the instructions for sending it. You can also inform the VTS centers or Turku-Radio about the icing situation and ask them to fill in the form for you. We will gladly provide more information about the collection of ice accretion observations and about other weather services for vessels.

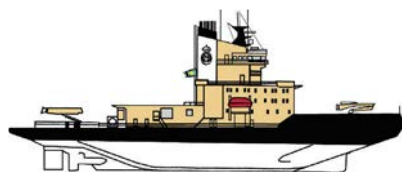
Finnish Meteorological Institute
Customer Services
liikenne@fmi.fi
Erik Palménin aukio 1
P.O. Box 503 FI-00101 Helsinki
Tel. +358 29 539 1000
www.fmi.fi

ilmatieteenlaitos.fi

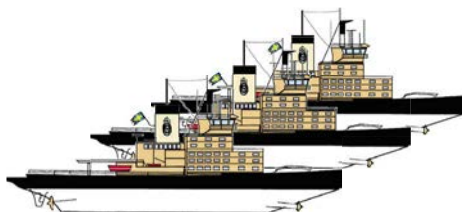
Swedish Maritime Administration

Isbrytare	Callsign	E-mail	Telefon
Ale	SBPQ	bridge@ale.sjofartsverket.se	+46(0)10-478 63 95
Atle	SBPR	bridge@atle.sjofartsverket.se	+46(0)10-478 63 75
Frej	SBPT	bridge@frej.sjofartsverket.se	+46(0)10-478 63 65
Oden	SMLQ	bridge@oden.sjofartsverket.se	+46(0)10-478 63 55
Ymer	SDIA	bridge@ymer.sjofartsverket.se	+46(0)10-478 63 85
Baltica	SJOY	baltica@sjofartsverket.se	+46(0) 10 478 57 00
Scandica	SKFZ	scandica@sjofartsverket.se	+46(0) 10 478 57 71

All icebreakers listen to VHF Channel 16 and MF 2332 kHz



Oden 1988



Atle, Frej & Ymer 1974-1977



Ale 1973

Other partners in icebreaking cooperation: www.baltice.org



Väylävirasto
Trafikledsverket
Finnish Transport
Infrastructure Agency