

c. Norge.

Postadresse: Kystverket, Sørøst
Serviceboks 625
N-4809 Arendal
Norge

Telefon: +47-37 01 97 25/ +47 90 07 76 05
Telefax: +47-37 01 97 01
Telefonsvarer

Internet: <http://www.kystverket.no>
E-mail: ismelding@kystverket.no

d. Sverige.

Postadresse: Swedish Maritime Administration
601 78 Norrköping
Sweden

Telefon: +46-11 19 12 10/ +46 11 19 12 13
Telefax: +46-11 10 31 00
Internet: <http://www.sjofartsverket.se>
E-mail: ulff.gullne@sjofartsverket.se

Yderligere oplysninger om istjenester m.m. i Østersøen kan findes på internet på adressen www.baltice.org

3. Isbrydningstjenesten, herunder direktiver for skibenes førere.

Anmodning om isbryderassistance skal, når en statsisbryder befinder sig i det farvand, hvor hjælp ønskes, normalt rettes til isbryderens fører og i øvrigt til Istjenesten.

Isbryderne kan kontaktes på:

VHF telefoni 156,8 MHz (kanal 16) eller via Lyngby Radio.

Istjenesten bestemmer under hensyn til herskende og forventede isforhold, hvornår anmeldelsespligt for skibe bestemt til havn i et bestemt område indtræder, og hvornår sådan pligt ophører. Meddelelser herom vil blive givet i de daglige isberetninger.

For så vidt anmeldelsespligt foreligger, skal der i god tid før et skibs ankomst til dansk islagt farvand ske anmeldelse til istjenesten.

Anmeldelsen skal indeholde oplysninger om skibets navn, nationalitet, størrelse, maskinkraft, byggeår, ladningsmængde og bestemmelsessted samt tidspunktet for forventet ankomst til dansk, islagt farvand. På begæring skal der gives de yderligere oplysninger som Istjenesten har brug for.

Indstiller eller afbryder et anmeldt skib et anmeldt skib sin rejse, skal meddelelse herom snarest gives til Istjenesten.

Under hensyn til herskende og forventede isforhold samt skibets egnethed til sejlads i is afgør Istjenesten, om et anmeldt skib kan påregne isbryderassistance. Der skal herved tages hensyn til, om skibet har højeste klasse hos et anerkendt klassifikationselskab eller ved en iværksat sødygtighedsbesigtigelse har vist sig at være i besiddelse af tilsvarende konstruktiv styrke, skibets størrelse og maskinkraft, skrogets modstandsdygtighed, om skibet er udrustet med radiotelefon- og/eller VHF-anlæg, samt ladningens mængde og stuvning.

Skibe, som efter Istjenestens afgørelse kan påregne assistance fra isbrydere, får nødvendige anvisninger for rejsen. Sådanne anvisninger kan indebære, at assistance kun kan ydes til en anden havn end den i anmeldelsen angivne bestemmelsehavn.

Skibe, som ikke kan påregne isbrydningsassistance, vil blive anmodet om at afstå fra at fortsætte den i anmeldelsen angivne rejse.

Skibe skal under anmeldt rejse nøje følge de af Istjenesten givne anvisninger. Senest ved ankomsten til dansk, islagt farvand skal skibet pr. radio direkte eller gennem nærmeste kystradiostation melde sig til isbryderen, der assisterer trafikken på bestemmelsesstedet. Efter at kontakt med isbryderen er etableret, skal uafbrudt radioaflytning finde sted, hvis ikke andet er aftalt.

Førere af anmeldte skibe har pligt til at iagttage de af isbrydere givne anvisninger om samlingsplads, afgangstid og sejlroute samt om rækkefølge i konvoj.

Under assistance fra statsisbrydere skal følgende iagttages:

1. Alle anvisninger, som gives fra isbryderen, skal følges.

2. Følgende må særligt iagttages:

a. Der skal udvises nøje agtpågivenhed over for signaler fra såvel isbryder som assisterede skibe, og VHF holdes åben på den angivne kanal.

- b. Fremdrivningsmaskineriet skal være klar til øjeblikkelig manøvrering.
- c. Isbryderen afgør, hvornår bugsering af et assisteret skib skal finde sted.
- d. Et assisteret skib skal altid være klar til at fastgøre eller lade gå slæberen.
- e. Skibe, der bugseres af isbryder, må kun benytte fremdrivningsmaskineriet efter isbryderens anvisninger.
- f. Bliver skibet læk, eller lider det andet havari, skal der straks gives isbryderen underretning herom.
- g. Hvis et assisteret skib går fast i isen, skal det slukke eventuelle projektører.

3. Isbrydere, som er udstyret med både bas- og diskantsirene, afgiver signalerne i omstående tabel, afsnit 6, på følgende måde:

Med bassirene til alle skibe, der assisteres.

Med diskantsirene til det skib, der er nærmest isbryderen.

- 4. Signaler, der af isbryderen afgives med bassirene, skal gentages af alle assisterede skibe, så vidt muligt i den rækkefølge skibene følger efter isbryderen.
- 5. Signaler, der afgives med bassirene, kan endvidere tilkendegives ved et synligt signal bestående af et hvidt lys synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 5 sm og således indrettet, at det virker samtidigt med og i tilknytning til bassirenen og forbliver tændt og synligt i samme periode som lydsignalet.
- 6. Statsisbrydere fører om natten på mastetoppen et blått lys synligt hele horisonten rundt.
- 7. Tilsidesættelse af bestemmelserne for isbrydningstjenesten eller af de fra isbryderen givne anvisninger kan medføre, at isbryderassistancen afbrydes.
- 8. Hverken den danske stat eller isbryderne påtager sig noget ansvar for forsinkelse, skade eller andet tab, som overgår et skib, dets besætning, passagerer eller ladning på grund af isforholdene. Når særlige grunde ikke giver anledning til en anden fremgangsmåde, skal skibe, der behøver hjælp, uanset nationalitet assisteres i følgende orden:
 - a) skibe i nød, eller som behøver hjælp på grund af fare for ombordværendes liv,
 - b) skibe bestemt til eller kommende fra Danmark, Finland, Norge eller Sverige, således at fortrinsret skal gives passagerskibe og skibe, som medfører ladninger af særlig af særlig betydning
 - c) andre skibe.

For assistance fra statsisbrydere, herunder eventuel bugsering, opkræves ingen afgift. Dette gælder dog ikke bjærgning.

4. Ismeldetjenesten.

Ismeldetjenesten har til opgave at indsamle oplysninger om isforholdene i danske samt tilgrænsende farvande og udsende meldinger herom. Da der hver vinter forekommer is i Østersøen ved kysterne i Sverige og Finland, er Ismeldetjenesten som regel i virksomhed hvert år fra begyndelsen af november til midt i maj måned. Oplysninger om isforholdene kan fås enten ved direkte at aflytte pågældende landes radioudsendelser eller ved henvendelse til Istjenesten.

Når isforekomsterne i de nævnte farvande og de dermed forbundne sejladshindringer har antaget et for skibsfarten væsentligt omfang, udsendes følgende meldinger:

- a) Dagligt, undtagen lørdage samt søn- og helligdage, en duplikeret melding kaldet »Isberetning« med oplysninger, affattet i den såkaldte østersøkode, om isforholdene baseret på observationer fra samme dags morgen. Afhængig af isforholdene vil isberetningen blive ledsaget af et iskort samt en oversigt over is- og besejlingsforholdene suppleret med oplysninger om isbrydernes arbejdsområder og eventuelle advarsler til skibsfarten.
- b) En israpport til brug for skibsfarten oplæses over Danmarks Radio AM 1062 kHz
Alle ugens dage kl. 1800 over Kalundborg
Rapporten giver en kortfattet oversigt over is- og besejlingsforholdene i de danske farvande og oplæses kun når isforholdene gør det påkrævet.
Ismeldinger samt iskoderne for de enkelte observationssteder kan fås ved henvendelse til SOK på tlf. ' 89 43 32 08 og på telefax 89 43 32 44.

Følgende ismeldinger udsendes med engelsk tekst og med iskoder for danske hovedfarvande samt visse havne.

- c) Radiotelefoniske meldinger sker i tilknytning til udsendelsen af kl.: 1305 UTC
over Lyngby Radio på 1704 kHz, 1734 kHz, 1758 kHz og 2586 kHz.
- d) Skibsstationer vil endvidere kunne få ovennævnte meldinger ved radiotelefonisk henvendelse til ovennævnte danske kyststation mod et gebyr.
- e) Isberetningen og israpporten kan trækkes på telefax 89433244. samt på internet på adressen www.forsvaret.dk/sok

Opmærksomheden henledes på, at issituationen i de danske farvande, hvor vind og strøm hyppigt skifter, hurtigt kan ændres og dermed mulighederne for sejladsen.

Meldingerne afgives på grundlag af de til Istjenesten indgåede rapporter. De indledes med en kortfattet melding på engelsk om is- og besejlingsforholdene i de danske farvande. Derefter følger en opstilling af iskoder (østersøkoder) dækkende danske gennemsejlingsfarvande samt visse havne. Koderne er ordnet efter et system, der er fælles for alle østersølandene samt Norge.

Eksempel på opstillingen.

AA 1ASTK 2ASTK 4ASTK
BB 2ASTK 4ASTK 5ASTK 6ASTK
GG 1ASTK

Dobbeltbogstaverne betegner farvandsområder i henhold til nedenfor gengivne liste over danske farvandsområder. Hvert område er inddelt i sektioner (for Danmarks vedkommende i 6). Efter sektionsnummeret følger selve iskoden ASTK. Udeladte områder og sektioner er isfrie. Vedr. betydningen af iskoden ASTK, se tabellen på siderne 9 og 10 over østersøkoden

Områder og sektioner for danske ismeldinger angående isforholdene i de danske hovedfarvande. meldingerne udsendes pr. radiotelefont og telefax. Meldingerne kan også findes på Internet på adressen <http://forsvaret.dk/SOK/> . Desuden kan der på følgende udenlandske hjemmesider også findes oplysninger om issituationen m.v.: www.baltice.org , www.bsh.de , www.smhi.se , samt www.fimr.fi

telex angående isforholdene i de danske hovedfarvande.

- | | | | |
|----|---|---|---------|
| AA | 1 | Farvandet nord for Hammeren. | |
| | 2 | Adgangen til Rønne. | |
| | 3 | Farvandet mellem Rønne og Falsterbo. | |
| | 4 | Farvandet ved Falsterbo Rev. | |
| | 5 | Farvandet gennem Drogden. | |
| | 6 | Adgangen til København. | |
| | 1 | | |
| BB | 1 | Farvandet vest for Ven. | |
| | 2 | Farvandet øst for Ven. | |
| | 3 | Farvandet ved Helsingør. | |
| | 4 | Farvandet ved Nakkehoved. | |
| | 5 | Farvandet syd for Hesselø. | |
| | 6 | Adgangen til Isefjorden - Kyndbyværket. | |
| | | | |
| CC | 1 | Farvandet udfor Møn Fyr. | Rute T. |
| | 2 | Farvandet syd for Gedser. | Rute T. |
| | 3 | Farvandet syd for Rødby Havn. | Rute T. |
| | 4 | Farvandet sydøst for Keldsnor. | Rute T. |
| | 5 | Farvandet udfor Spodsbjerg. | Rute T. |
| | 6 | Farvandet vest for Omø. | Rute T. |

DD	1	Agersøsund - Stignæs.	
	2	Storebæltsoverfartens vestlige del.	
	3	Storebæltsoverfartens østlige del.	
	4	Farvandet øst for Romsø.	Rute T. Rute T.
	5	Adgangen til Kalundborg - Oliehavnen.	
	6	Farvandet vest for Røsnæs.	
EE	1	Farvandet vest for Sjællands Rev.	Rute T. Rute T.
	2	Farvandet vest for Hesselø.	
	3	Farvandet øst for Anholt.	Rute T.
	4	Farvandet vest for Fladen Fyr. Farvandet nordvest for	Rute T.
	5	Kummelbanke.	Rute T.
	6	Farvandet nord for Skagen.	Rute T
FF	1	Sydlig adgang til Lillebælt, Skjoldnæs.	
	2	Farvandet udfor Helnæs.	
	3	Adgangen til Åbenrå – Enstedværket.	
	4	Farvandet udfor Assens.	
	5	Kolding Yderfjord til broerne.	
	6	Adgangen til Esbjerg.	
GG	1	Farvandet ved Fredericia til broerne.	
	2	Farvandet nord for Æbelø.	
	3	Adgangen til Odense.	
	4	Farvandet ved Vesborg Fyr.	
	5	Farvandet syd for Sletterhage.	
	6	Adgangen til Århus.	
HH	1	Farvandet udfor Fornæs.	
	2	Adgangen til Randers.	
	3	Indløbet til Hals Barre.	
	4	Adgangen til Aalborg.	
	5	Farvandet nordvest for Læsø.	
	6	Farvandet udfor Hirsholmene.	

Østersøkoden.

Koden er tænkt som en orientering til skibsfarten – som tillæg til meddelelser i klart sprog og iskort – om de isforhold, der kan forventes.

A – koncentration af is.

S – istykkelse og art.

T – isens flagestørrelse, el. udseende (topografi).

K – besejlingsforhold.

Første tal i koden:

A: Koncentration af is.

0 Isfrit

1 Åbent vand – mindre end 1/10.

2 Spredt drivis – 1/10 til mindre end 4/10.

3 Åben drivis – 4/10 til 6/10.

4 Tæt drivis – 7/10 til 8/10.

5 Meget tæt drivis – 9/10 til 9+/10*).

6 Kompakt drivis, inklusive sammenfrosset drivis – koncentrationen 10/10.

7 Fastis med drivis udenfor.

8 Fastis.

9 Åben rende i meget tæt eller kompakt drivis eller rende langs den faste iskant. X Ukendt.

*) 9+/10 betyder 10/10 iskoncentration med åbninger.

Andet tal i koden:

S: Istykkelse og art.

0 Is mindre end 5 cm tyk – nyis eller mørk tyndis.

1 Is 5 til 10 cm tyk – lys tyndis eller isskorpe.

2 Is 10 til 15 cm tyk.

3 Is 15 til 30 cm tyk.

4 Is 30 til 50 cm tyk.

5 Is 50 til 70 cm tyk.

6 Is 70 til 120 cm tyk.

7 Is overvejende tyndere end 15 cm med forekomst af tykkere is.

8 Is overvejende 15-30 cm tyk med forekomst af is tykkere end 30 cm.

9 Is overvejende tykkere end 30 cm med forekomst af tyndere is. X Ukendt.

Tredie tal i koden:

T: Isens flagestørrelse eller udseende (topografi).

0 Tallerkenis, isskosse, isskive, kvadderis

- mindre end 20m i tværmål.

1 Isflager 20 til 100 m i tværmål

- små isflager.

2 Isflager 100 til 500 m i tværmål

- mellemstore isflager.

3 Isflager 500 til 1000 m i tværmål

- store isflager.

4 ”Kæmpe” isflager mere end 2000 m i tværmål

- eller jævn is.

5 overlappend is (Pakis).

6 Kompakt snesjap eller isklumper, eller kompakt kvadderis.

7 Skrueis eller skrueisvolde.

8 Smeltevandshuller (våger) eller mange smeltevandspytter på overfladen.

9 Rådden is.

X Ukendt

Fjerde tal i koden:

K: Besejlingsforhold

0 Skibsfart uhindret.

1 Sejlads vanskelig eller farlig for træskibe uden isforhudning.

2 Sejlads vanskelig for stålskibe der er svagt bygget eller har ringe maskinkraft.

3 Sejlads uden isbryderhjælp er kun mulig for stærkt byggede skibe egnet for sejlads i is og med god maskinkraft.

4 Sejlads foregår i rende uden isbryderhjælp.

5 Isbryderhjælp gives kun til skibe efter særlig aftale.

6 Isbryderhjælp gives kun til skibe af særlig isklasse og speciel størrelse. *)

7 Isbryderhjælp gives kun til skibe efter særlig aftale.

8 Sejladsen indstillet indtil videre.

9 Sejladsen ophørt.

X Ukendt.

*) Særlig isklasse er i Østersøområdet defineret som den gældende finsk-svenske iskalsse.

5. Instruktioner for skibe, når der anvendes luftfartøjer i forbindelse med isbrydningstjenesten.

Når der under isforhold i de danske farvande anvendes luftfartøjer til støtte for is-brydningstjenesten f.eks. ved eftersøgning af skibe eller fartøjer eller ved nødproviantering, er det af betydning for opgavens løsning, at der i de pågældende skibe og fartøjer iagttages følgende:

1) Nationalflaget (af største dimensioner) skal være hejst om dagen.

2) Skibe med radioanlæg skal holde lyttevagt på VHF kanal 16. Når der er opnået kontakt med luftfartøjet, skiftes snarest til anden aftalt arbejdsfrekvens.

3) Skibe, som ikke er i stand til at korrespondere pr. radio, kan ved hjælp af signalflag korrespondere efter international signalbog. Det kan i almindelighed ikke forventes, at luftfartøjer er opmærksomme på højeste flagsignaler, ligesom International Signalbog kun medføres som standardudrustning i redningsfly og -helikoptere samt fiskeriinspektionsluftfartøjer.

4) Når nødsignal vises, skal så vidt muligt tillige angives, hvilken slags nødtilstand det drejer sig om.

5) Svarsignal (signalet forstået) afgives fra luftfartøjet ved at dette vipper med vingerne, rotordisken.

6) I mangel af kommunikationsmidler kan der fra helikopter blive nedfiredt en tændt radiosender, hvormed skibet kan korrespondere med helikopteren.

7) Ved nødproviantering af skibe må mandskabet af hensyn til de påfølgende nedkastninger efter omstændigheder ikke påbegynde bjergningen af de nedkastede forsyninger, før luftfartøjet er udlosset. Faldskærme bjærges og opbevares på et tørt sted, indtil de kan afleveres til dansk lods-, told- eller havnemyndighed for videresendelse til Flyvestation Værløse.

8) Aflevering af nødproviant med helikopter udføres som regel ved hjælp af styrelinien. Helikopteren vil flyve ind over skibet og nedfire styrelinen, som under ingen omstændigheder må fastgøres på skibet. Når besætningen på skibet har fået fat i styrelinen, trækker helikopteren ud til siden og begynder nedfiringen af provianten, som besætningen ved hjælp af styrelinen trækker ind til skibet. Såfremt denne fremgangsmåde af en eller anden årsag ikke kan anvendes, vil helikopteren anbringe provianten på isen i umiddelbar nærhed af skibet.

Danske luftfartøjer tilhørende Flyvevåbnet og helikoptere tilhørende Søværnet er kendetegnet ved: en rød/hvid kokarde på vingernes over- og underside samt på begge sider af kroppen og et dansk splitflag på begge sider af halefinnen.

Når et luftfartøj udfører manøvrer i den anførte rækkefølge, betyder det, at luftfartøjet ønsker at dirigere et overfladefartøj til et nødstedt luftfartøj, overfladefartøj eller en nødstedt person;

a) Flyvning mindst én gang omkring overfladefartøjet.

b) Flyvning i lav højde tæt foran overfladefartøjet på tværs af dettes kurs, samtidig med at luftfartøjet vipper med vingerne, rotordisken.

c) Flyvning i den retning overfladefartøjet skal følge. Gentagelse af ovennævnte manøvrer har samme betydning.

Når et luftfartøj udfører følgende manøvrer, betyder det, at assistance fra det overfladefartøj, til hvilket signalet afgives, ikke længere er påkrævet: Flyvning i lav højde tæt agten for overfladefartøjet på tværs af dettes kølvand samtidig med at luftfartøjet vipper med vingerne.

Følgende signaler fra international signalbog kan anvendes i forbindelse med isbrydning.

(1) Bekræftelse for modtagelse af luftfartøjets signal:

At hejse den internationale svarstander,

At afgive en række "T" (-) signaler med signallampe,

at foretage kursændring.

(2) Tilkendegive at skibet er ude af stand til at opfylde luftfartøjets ønske (benægtende)

At hejse det internationale signalflag "N"

at afgive en række "N" (-) signaler med signallampe.

6. Internationale signaler, som anvendes under isbrydning i Danmark, Finland, Norge og Sverige

De nedenfor anførte signaler, har, når de udveksles mellem isbrydere og assisterede skibe, kun den i tabellen angivne betydning og må kun afgives som lyd- eller lyssignaler.

Alle andre meddelelser skal udveksles med radio.

En prik (·) betyder en kort tone (blink).

En streg (—) betyder en lang tone (blink).

WM (· — — — —)

Isbryderassistancen påbegyndes. Brug de særlige isbrydningssignaler og hold uafbrudt vagt efter lyd- og lyssignaler samt radiotelefonisignaler.

WO (— — — — —)

Isbryderassistancen er afsluttet. Fortsæt til bestemmelsesstedet.

Nr.	Signal	Signalet betyder afgivet fra	
		Isbryder	Assisteret skib
1.	· —	Gå frem (fortsæt i isrenden).	Går frem (fortsætter i isrenden).
2.	· — — —	Mindsk maskinkraften.	Mindsker maskinkraften.
3.	— —	Stop maskinen.	Stopper maskinen.
4.	— — —	Bak maskinen.	Bak maskinen.*)
5.	— — — —	Stop skibet (gives kun til modgående eller forangående skib i isrende).	Stopper skibet.
6.	— — — — —	Gør klar til at modtage (eller lade gå) slæberen.	Jeg gør klar til at modtage (eller lade gå) slæberen.
7.	— — — — —	Opmærksomhedssignal.	Opmærksomhedssignal.

*) Ved assistance fra danske, finske, norske eller svenske isbrydere må dette signal af assisterede skibe kun afgives som gentagelse af signalet afgivet af isbryderen.

Bemærk:

1. En isbryder kan afgive signalet (· ·) som lyd- eller lyssignal for at påminde skibe om deres pligt til at lytte uafbrudt radio.
2. Assisteres der flere skibe samtidigt, skal afstanden mellem skibene holdes så konstant som mulig. Vær opmærksom på såvel eget som foranværende skibs fart. Mindskes eget skibs fart, skal der afgives opmærksomhedssignal (· · · ·) til det efterfølgende skib.
3. I øvrigt gælder de i internationale søvejsregler givne forskrifter med hensyn til lydssignaler under tåge, lydssignaler for skibe i sigte af hinanden og signaler for i nød.