

---

Utfärdad: 14.06.2021	Träder i kraft: 1.7.2021	Gäller: Tills vidare
-------------------------	-----------------------------	-------------------------

---

Anvisningen grundar sig på följande lagstiftning:  
Vattenlagen (587/2011), 10 kap. 2 §, 5 §, 12 §  
Lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018), 2 §  
Sjötrafiklagen (782/2019), 47 §, 48 §, 49 §

---

Ändringsuppgifter:  
Denna anvisning ersätter anvisningen Underhåll av allmänna farleder som trädde i kraft den 1.6.2020 TRAFICOM/202998/03.04.01.01/2020

---

## Underhåll av allmänna farleder

### Förord

Avsikten med denna anvisning är att beskriva roll och ansvarsområden för huvudmannen för en farled och säkerhetsanordningar samt åtgärderna som krävs för att uppnå sjösäkerhetsmålen inom farledshållningen.

Anvisningen har utarbetats av Transport- och kommunikationsverket.

## **Innehållsförteckning**

<b>1 ALLMÄNT</b>	<b>3</b>
<b>2 INRÄTTANDE OCH UTMÄRKNING AV FARLED</b>	<b>5</b>
<b>2.1 Farled</b>	<b>5</b>
<b>2.2 Allmän farled</b>	<b>5</b>
<b>2.2.1 Offentlig farled</b>	<b>5</b>
<b>2.2.2 Allmän lokal farled</b>	<b>5</b>
<b>2.3 Sjösäkerhetsanordningar</b>	<b>7</b>
<b>2.4 Sjömätningar</b>	<b>7</b>
<b>2.5 Ramingar</b>	<b>8</b>
<b>2.6 Förfarandet vid installation av flytande säkerhetsanordningar</b>	<b>9</b>
<b>2.7 Transport- och kommunikationsverkets farledsbeslut</b>	<b>8</b>
<b>3 KLASSIFICERING AV FARLEDER</b>	<b>9</b>
<b>3.1 Farledsklassificering (Grundklassificering)</b>	<b>9</b>
<b>3.2 Underhållsklassificering (Funktionalitetsklassificering av säkerhetsanordningar)</b>	<b>9</b>
<b>4 FARLEDSHÅLLARENS UPPGIFTER OCH ANSVAR</b>	<b>11</b>
<b>5 FELANMÄLAN FÖR SÄKERHETSANORDNINGAR SAMT NAVIGATIONS-VARNINGAR</b>	<b>12</b>
<b>6 FÖRFATTNINGAR, FÖRESKRIFTER OCH ANVISNINGAR OM FARLEDS-HÅLLNING</b>	<b>12</b>

## **BILAGOR**

**Bilaga 1 Farledsklassificering (Grundklassificering)**

**Bilaga 2 Underhållsklassificering (Funktionalitetsklassificering av säkerhetsanordningar)**

**Bilaga 3 Flytande säkerhetsanordningarnas installationstoleranser**

## 1 ALLMÄNT

Denna anvisning gäller underhåll av alla allmänna farleder i Finlands kust- och insjöområden.

Längden på Finlands nätverk av vattenvägar är sammanlagt ca 20 248 km, varav ca 4 100 km är farleder för handelssjöfarten och ca 16 000 km övriga farleder.

Trafikledsverket sörjer för underhållet av statens farleder. Trafikledsverket upprätthåller sammanlagt ca 4 000 km farleder för handelssjöfart och ca 12 300 km övriga farleder, dvs. totalt ca 16 300 km. I dessa farleder finns det sammanlagt cirka 25 000 sjösäkerhetsanordningar (bl.a. fyrar, bojar, prickar och linjetavlor) som Trafikledsverket underhåller.

Förutom farlederna som Trafikledsverket är huvudman för finns det i de finska vattenområdena ca 3 900 km farleder som upprätthålls av andra huvudmän. I dessa farleder finns det cirka 9 000 sjösäkerhetsanordningar. Exempel på andra huvudmän för farleder är hamnaktiebolag, kommuner, Ålands landskapsregering samt företag och föreningar. Antalet allmänna farleder år 2020 visas i tabell 1.

		Farleder för handelssjöfart	Farleder för övrig vattentrafik	Totalt
<b>Kust</b>	Trafikledsverket	3249	5118	8367
	Övriga	174	1901	2075
	Totalt	3423	7019	10442
<b>Insjöar</b>	Trafikledsverket	754	7195	7949
	Övriga	8	1849	1857
	Totalt	762	9044	9806
<b>Alla</b>	Trafikledsverket	4003	12313	16316
	Övriga	182	3750	3932
<b>Totalt</b>		<b>4185</b>	<b>16063</b>	<b>20248</b>

Tabell 1. Antalet allmänna farleder år 2020 (km).

### Internationella avtal

Farledshållning och sjökartläggning regleras av SOLAS-konventionen (Safety of Life at Sea) som ingåtts mellan den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organisation) och organisationens medlemsstater. Finland har ratificerat konventionen.

I konventionens V kap. regel 13, konstateras att medlemsstaterna ska upprätta sådana säkerhetsanordningar som anses nödvändiga med tanke på trafikmängden och riskerna. För att uppnå enhetlighet ska medlemsstaterna beakta internationella rekommendationer och anvisningar i sina säkerhetsanordningssystem. Information om alla säkerhetsanordningar och ändringar av dem ska finnas tillgänglig för alla sjöfarare.

Finland följer system A i den internationella fyrorganisationen IALA:s (International Association of Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) utprickningssystem MBS (Maritime Buoyage System).

IMO:s konventionsstater har förbundit sig att i samarbete med andra stater och så enhetligt som möjligt samla in, behandla, publicera och uppdatera sjökartläggningsuppgifter som krävs för säker sjöfart.

Finland följer den internationella sjökartläggningsorganisationen IHO:s (International Hydrography Organisation) standarder och anvisningar i sjömätningen av farleder och andra vattenområden.

### Finlands lagstiftning om farledshållning

I 10 kap. i vattenlagen (587/2011) finns bestämmelser om bland annat allmänna farleder, förfarandet för inrättande och underhåll av dem samt rättigheterna som den som placerar ut en säkerhetsanordning har i förhållande till områdets ägare.

Sjötrafiklagen (782/2019) reglerar bland annat sjösäkerhetsanordningar och användningen av dem ur sjöfartssäkerhetssynpunkt.

Lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) reglerar Transport- och kommunikationsverkets uppgifter, vilka omfattar bland annat:

- att främja trafiksäkerheten och trafikens störningsfrihet
- att sköta uppgifter inom trafik och transport som gäller reglering, tillstånd, godkännanden, register och tillsyn
  
- att begränsa miljöolägenheter orsakade av trafiken
- att svara för ordnandet av sjökartläggningen

En av Transport- och kommunikationsverkets regleringsuppgifter gällande farledshållning är att meddela anvisningar för huvudmän för farleder. Denna anvisning beskriver huvudmännens ansvarsområden och åtgärderna som förväntas av dem.

Transport- och kommunikationsverkets uppgifter inom reglering, tillstånd, godkännanden, register och tillsyn i farledsärenden är att:

- utöva tillsyn över alla huvudmän för farleder,

- godkänna uppgifter om farleder och säkerhetsanordningar samt utplacering, ändrande och indragning av säkerhetsanordningar genom s.k. farledsbeslut,
- utfärda och uppdatera föreskrifter och anvisningar för farledshållning,
- fatta beslut om förbud och begränsningar gällande farleder enligt sjötrafiklagen och
- säkerställa verksamhetsförutsättningarna för sjötrafiken då det byggs på vattenområden (myndighetssamarbete vid byggande och utlåtanden om till exempel ansökningar om vattentillstånd för bl.a. kablar och luftledningar, broars segelfria höjd, bryggor, vindkraftverk, fiskodlingsbassänger, etc.).

## **2 INRÄTTANDE OCH UTMÄRKNING AV FARLED**

### **2.1 Farled**

En enhetlig sjöväg mellan två ändpunkter som är utmärkt i terrängen och på sjökortet.

### **2.2 Allmän farled**

Enligt vattenlagen (587/2011) avses med allmän farled en sådan farled i ett vattendrag eller till havs som i enlighet med denna lag fastställts vara en offentlig farled eller allmän lokal farled. Övriga farleder är enskilda farleder. En allmän farled utmärks på Transport- och kommunikationsverket sjökort.

#### **2.2.1 Offentlig farled**

Regionförvaltningsverket (RFV) kan på ansökan av Trafikledsverket bestämma att en sådan del av ett vattendrag som det är nödvändigt att hålla öppen för allmän fartygs- eller båttrafik ska vara en offentlig farled. I beslutet fastställs bland annat farledens sträckning. I praktiken är alla farleder som Trafikledsverket upprätthåller offentliga farleder. Trafikledsverket beslutar om ibruktageand et av en offentlig farled, men för det krävs också ett farledsbeslut av Transport- och kommunikationsverket.

#### **2.2.2 Allmän lokal farled**

Regionförvaltningsverket kan på ansökan bestämma att en sådan del av ett vattendrag som inte hör till en offentlig farled, men som det är nödvändigt att hålla öppen för allmän fartygs- eller båttrafik, ska vara en allmän lokal farled. Till allmän båttrafik hänförs också trafik med fritidsbåtar. I beslutet fastställs bland annat farledens sträckning och dimensioner (farledsområde, se bilderna 1 och 2).

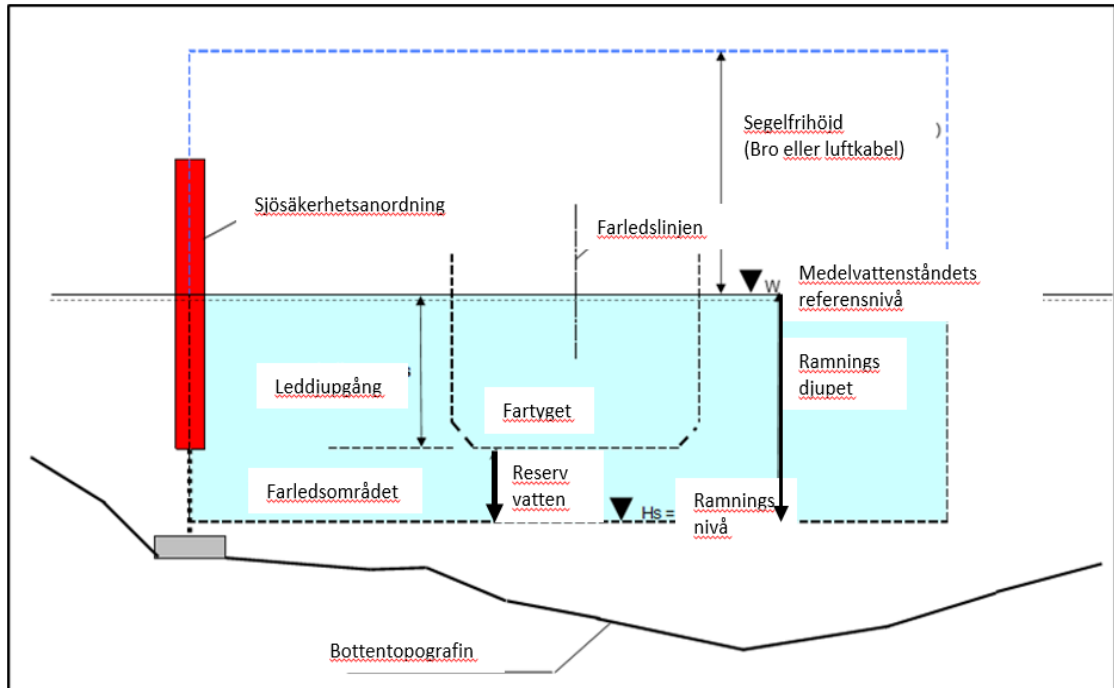


Bild 1. Tvärsnittsbild, principritning över en farled

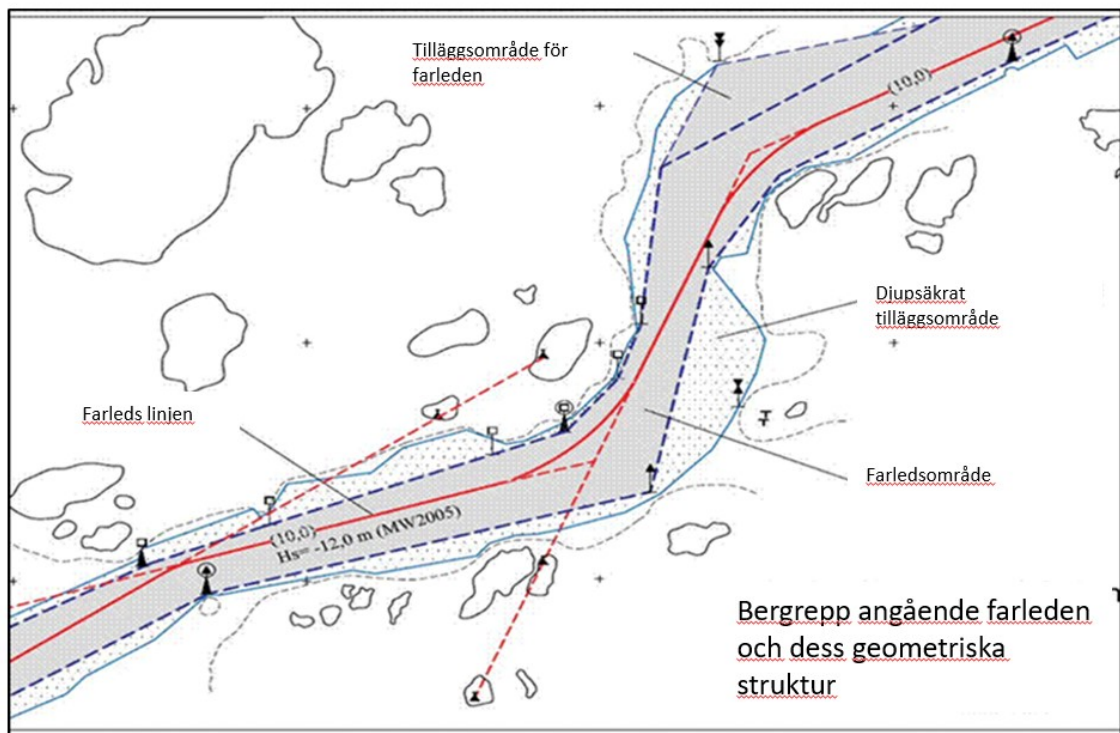


Bild 2. Begrepp gällande farledsområde och -geometri

Farleder som upprätthålls av någon annan än Trafikledsverket är allmänna lokala farleder. Huvudmannen för farleden ska hos Regionförvaltningsverket anhålla om att en farled inrättas som en allmän lokal farled. Regionförvaltningsverket beslutar om ibruktagande av en allmän lokal farled. Genom Transport- och kommunikationsverkets farledsbeslut fastställs farleden och säkerhetsanordningarna i den.

## 2.3 Sjösäkerhetsanordningar

Huvudmannen för en allmän farled får på annans vattenområde placera ut rand- och radarmärken, flytande säkerhetsanordningar såsom bojar och prickar samt andra jämförbara anordningar som till sina verkningar är obetydliga (Vattenlagen (VL) 10 kap. 5 §).

För att placera ut andra än ovan nämnda säkerhetsanordningar på annans vattenområde och för alla säkerhetsanordningar som placeras ut på land krävs samtycke av ägaren till området. Om avtal inte har träffats med ägaren till området, kan tillståndsmyndigheten som avses i vattenlagen på ansökan ge tillstånd att i ett vattendrag eller på dess strand uppföra en säkerhetsanordning för sjöfarten. Det samma gäller även avlägsnande av hinder som skymmer säkerhetsanordningarna (VL 10 kap. 5 §).

Hur vattenlagen tillämpas i farledsprojekt beskrivs mer detaljerat i Trafikverkets publikation Vesiläki väylähankkeissa (Vattenlagen i farledsprojekt, Trafikverkets anvisningar 12/2013).

Enligt sjötrafiklagen (782/2019) får officiella säkerhetsanordningar för sjöfarten inte inrättas, placeras eller underhållas utan tillstånd från Transport- och kommunikationsverket. Avsikten med tillståndet är att säkerställa att säkerhetsanordningarna stämmer överens med föreskriften om skyddsanordningar och att de också i andra avseenden (bl.a. i fråga om position) är ändamålsenliga ur ett nautiskt perspektiv. Beviljandet av det lagstadgade tillståndet sker i praktiken i samband med Transport- och kommunikationsverkets farledsbeslut (punkt 2.7).

Transport- och kommunikationsverket har utfärdat föreskriften "Utprickningssystemet och säkerhetsanordningarna för sjöfarten" om utmärkning av allmänna farleder. I föreskriften beskrivs utprickningssystemet som ska användas i farlederna, typerna av säkerhetsanordningar samt deras dagmärken och fyrkaraktärer.

Trafikverket har också utfärdat en anvisning om utmärkning av enskilda farleder. I anvisningen beskrivs typerna av märken som kan användas vid utmärkning av enskilda farleder. Enskilda farleder räknas inte som allmänna farleder och i dem har man därför inte den rätt till vattenområdet som beskrivs i lagen. Huvudmannen för en enskild farled har inte heller samma rättigheter gällande placering av säkerhetsanordningar som en huvudman för en allmän farled har. Huvudmannen för en enskild led har inget ansvar för farledshållningen. Enskilda farleder och deras säkerhetsanordningar märks inte ut på officiella sjökort.

## 2.4 Sjömätningar

Trafik- och kommunikationsverket har publicerat anvisningar för säkerställandet av sjömätningar gjorda på allmänna farleder. Sjömätningar gjorda enligt anvisningarna anses uppfylla standarden av den ikraftvarande internationella organisationen för sjökartläggning IHO samt noggrannhets- och kvalitetskraven enligt den nationella tillämpningen FIS44/2021.

Säkerställandet av vattendjupet enligt ikraftvarande kvalitetskrav och uppdatering av djupdata är de väsentliga faktorerna, för att uppnå en säker sjöfart på farlederna. Sjömätningar enligt kvalitetskraven kan även införas på sjökort och blir därmed användbara av slutkunden dvs. sjöfararen.

Utvärdering av de aktuella sjömätningsdata görs ur ett sjösäkerhets perspektiv. På farledsområden där kölmarginalen är liten bör sjömätningar utföras oftare än på områden där kölmarginalen är större. Vid utvärderingen av den aktuella sjömätningsdata tas de lokala omständigheterna i beaktande. Vatten strömmar, propell strömmar, skador på vattenkonstruktioner samt skador på konstgjorda banker eller liknande kan vara en faktor som försämrar den aktuella sjömätningsdata.

Farledshållaren bör utvärdera behovet av uppdatering av den aktuella farledsdata utgående från farledens omständigheter. För att kunna garantera den aktuella sjömätningsdata skall sjömätningarna helst inte vara mera än 10 år gamla på farledsområdet där kölmarginalen är liten.

Trafik- och kommunikationsverket kan med motivering, kräva nya sjömätningar på farleden eller delar av farleden.

## 2.5 Ramningar

För ramningsarbete ska sådana personer anlitas som Trafikledsverket beviljat fullmakt för ramning och sådan utrustning användas som Trafikledsverket har godkänt. Ramningsfullmakter som Trafikverket beviljat och ramningsutrustning som Trafikverket godkänt är i kraft till och med utgången av den avtalade tiden. Transport- och kommunikationsverket kan kräva att nya ramningar görs om de uppgifter som lämnats i farledsförslagen inte är kompletta.

Ramningsfullmakter och godkännande av ramningsutrustning behandlas närmare i Trafikverkets anvisning "Tankoharauksen harausvaltuuksien myöntäminen ja harauskaluston hyväksyminen" (Beviljande av fullmakt för mekanisk ramning med järnbalk och godkännande av ramningsutrustning, Trafikverkets anvisningar 22/2014).

## 2.6 Förfarandet vid installation av flytande säkerhetsanordningar

En flytande säkerhetsanordning i anknytning till farleder installeras alltid i farledsområdet. Den får under inga omständigheter ligga utanför farleden. Därför placeras den med en marginal som motsvarar säkerhetsanordningen på farledssidan. På så sätt avviker den verkliga installationspositionen från säkerhetsanordningens offici-



ella position, som ligger på farledens begränsningslinje. Skillnaden kallas för installationstolerans, med vilken avses den tillåtna avvikelser mellan den officiella och den verkliga positionen. Installationstoleranserna framgår av bilaga 3. Mer detaljerade anvisningar om installationen av flytande säkerhetsanordningar finns i anvisningen "Pojujen ja viittojen asennuksen tuotevaatimukset" (Produktkrav på installation av bojar och prickar, Trafikverkets anvisningar 17/2017).

## 2.7 Transport- och kommunikationsverkets farledsbeslut

Godkännande av farleder och säkerhetsanordningar samt ändringar i dessa fastställs genom Transport- och kommunikationsverkets farledsbeslut. Avsikten med farledsbeslutet är att säkerställa att anordningarna som tas i bruk är ändamålsenliga ur ett nautiskt perspektiv. Med farledsbeslutet fastställer man farleden och sjö-säkerhetsanordningarna.

Förfarandena i anslutning till farledsbeslutet och datainnehållet i farledsbeslutsdokumentet beskrivs i Transport- och kommunikationsverkets anvisning "Beredning och hantering av farledsbeslut".

Kontrollen av nya och ändrade uppgifter om farleder och säkerhetsanordningar sker i samband med farledsbesluten. Kraven på innehåll och precision (kvalitetskriterierna) för farleds- och säkerhetsanordningsdata gäller alla farleder oavsett huvudman och som utmärks på de officiella sjökorten. Huvudmannen för farleden ansvarar för uppgifterna och att de är korrekta. Transport- och kommunikationsverket kontrollerar att uppgifterna är relevanta och tillräckliga, bl.a. med tanke på sjökortspublikationerna.

Basuppgifterna om alla allmänna farleder och säkerhetsanordningarna i dem uppdateras i Trafikledsverkets system för hantering av farledsdata.

Då det är fråga om att bygga nya fasta säkerhetsanordningar eller om ett betydande antal flytande säkerhetsanordningar, rekommenderas det att huvudmannen för farleden skilt kontrollerar med Transport- och kommunikationsverket redan före byggandet och farledsförslaget att eventuella ändringsbehov som Transport- och kommunikationsverket framför gällande den planerade utmärkningen tas i beaktande i tillräckligt god tid före genomförandeskedet.

Utgående från farledsbeslutet kan farleder, säkerhetsanordningar och ändringar av dem visas på sjökorten och i övriga navigationspublikationer (elektroniska och tryckta).

## 3 KLASSIFICERING AV FARLEDER

### 3.1 Farledsklassificering (Grundklassificering)

Alla allmänna farleder delas in i farledsklasserna VL1–VL6 i enlighet med farledsklassificeringen. Farledsklassen beskriver hur betydande trafiken i farleden är och därigenom vikten av farledsservice i farleden. Av dessa hör farledsklasserna VL1 och VL2 till farlederna för handelssjöfart. Farledsklasserna VL3–VL6 hör till övriga farleder (grunda farleder). Farledsklassificeringen (grundklassificering) av farleder finns i bilaga 1.

### 3.2 Underhållsklassificering (Funktionalitetsklassificering av säkerhetsanordningar)

I bedömningen av funktionen hos säkerhetsanordningar för sjöfarten tillämpas Internationella föreningen för säkerhetsanordningar IALA:s (International Association of Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) rekommendation "Categorisation and Availability Objectives for Short Range Aids to Navigation" (R0130) och den tillhörande anvisningen "Availability and Reliability of Aids to Navigation – Theory and Examples" (Guideline 1035).

Säkerhetsanordningarnas funktionalitet ska uppfylla följande funktionalitetskrav (procent) under tre års tid:

Funktionalitetsklass 1      99,8 %      VL 1 säkerhetsanordningar med belysning

Funktionalitetsklass 2      99,0 %      VL 1 övriga säkerhetsanordningar och VL 2–6 säkerhetsanordningar med belysning

Funktionalitetsklass 3      97,0 %      VL 2–6 övriga säkerhetsanordningar

Minimifunktionskravet på alla fasta säkerhetsanordningar är dock en drifttid på 95 % under en seglingssäsong. För flytande säkerhetsanordningar i klass VL 1–6 och sikthinder för fasta säkerhetsanordningar i klass VL 3–6 är minimikravet 90 % under en seglingssäsong.

Vid beräkning av den tid som säkerhetsanordningen inte är i drift beaktas inte tiden för grundläggande reparation när detta anmäls på korrekt sätt i förväg till Transport- och kommunikationsverket.

Drifttidsprocenten beräknas årligen som förhållandet (%) mellan tiden ur drift (h) och i drift (h) för hela säkerhetssystemet per huvudman. Den tid som varje säkerhetsanordning är ur drift räknas ihop varje år med en timmes noggrannhet och ställs i proportion till drifttiden för huvudmannens hela uppsättning av säkerhetsanordningar. Funktionalitetskraven i procent ska uppfyllas under en beräkningsperiod på tre år. Därmed får procenten som motsvarar den tid säkerhetsanordningen är ur drift under ett enskilt år undantagsvis vara lägre. Det har inte heller någon betydelse i hur många säkerhetsanordningar det har upptäckts fel under året, utan man granskar den totala tid säkerhetsanordningen varit ur drift och dess förhållande till den sammanräknade drifttiden för huvudmannens säkerhetsanordningar. Minimikravet för varje enskild fast säkerhetsanordnings årliga funktion är dock alltid minst 95 %. I fråga om enskilda flytande säkerhetsanordningar och sikthinder för fasta säkerhetsanordningar i farledsklasserna 2–6 är det årliga minimikravet dock alltid minst 90 %.

Exempelvis tillåter en funktionalitetsprocent på 99,8 % i funktionalitetsklass 1 att varje säkerhetsanordning i genomsnitt vara från drift 17,5 h per år. För hundra säkerhetsanordningar innebär detta 1 750 timmar, det vill säga nästan 73 dagar. Detta motsvarar en reparationstid på cirka en vecka för tio säkerhetsanordningar eller en reparationstid på cirka tre dygn för 24 säkerhetsanordningar.

Vid beräkning av tiden ur drift på farleder i klass VL 2–6 beaktas seglingssäsongen för varje område. De områdesspecifika seglingssäsongerna anges i bilaga 2. För farleder i klass VL 1 beaktas hela året.

Huvudmän för farleder ska rapportera den tid som varje säkerhetsanordning är ur drift per funktionsklass och år, och rapporten ska vara inlämnad senast i slutet på januari följande år. Traficom beräknar procentsatserna för varje treårsperiod och gör vid behov huvudmännen uppmärksamma på eventuella kvalitetsunderskridningar. Underhållsklassificeringen (Funktionsklassificering av säkerhetsanordningar) presenteras i bilaga 2.

#### 4 FARLEDSHÅLLARENS UPPGIFTER OCH ANSVAR

Enligt vattenlagen är huvudmannen för farleden skyldig att se till att farleden med tillhörande anordningar är i gott skick. Transport- och kommunikationsverket förutsätter att huvudmännen tillämpar följande principer:

- Huvudmannen för farleden är införstådd med sitt ansvar och sina uppgifter.
- Huvudmannen för farleden har definierat sin ansvarsorganisation och ansvarsfördelning.
- Huvudmannen för farleden har uppdaterad information om farleden och dess säkerhetsanordningar och meddelar denna information till Transport- och kommunikationsverket.
- Säkerhetsanordningarnas placering och skick ska bevisligen ha kontrollerats på våren efter islossningen och uppgifterna ska meddelas till Transport- och kommunikationsverket. Fel och brister som uppdagas vid kontrollerna ska åtgärdas så fort som möjligt. Transport- och kommunikationsverket förutsätter att säkerhetsanordningarnas skick har kontrollerats enligt följande tidsfrister, om det inte finns grundad anledning att avvika från dem:

Område	VL 1–2	VL 3–6
Finska vikens, Skärgårdshavets, Ålandshavs och Bottnhavets havsområde	15.5	31.5
Kvarkens havsområde	15.6	20.6
Bottenvikens havsområde	20.6	30.6
Vuoksens, Kymmene älvs och Kumo älvs vattenområden	31.5	30.6
Bl.a. Ule älvs, Kemi älvs, Torne älvs och Paasjokis vattenområden (Ule älv och vattenområdena norr om den)	-	30.6

– Huvudmannen för farleden ska årligen lämna en skriftlig anmälan, enligt bilaga 4 till Transport- och kommunikationsverket när säkerhetsanordningarna har inspekterats och åtgärdats på lämpligt sätt. Anmälan kan göras på Traficoms webbsidor eller med liknande blankett som skickas till adressen [vaylatieto@traficom.fi](mailto:vaylatieto@traficom.fi).

Anmälan ska lämnas in senast den 15 juli. Om alla kontroller eller reparationer av säkerhetsanordningarna inte har utförts inom utsatt tid, ska en tidtabell över kvarvarande kontroller och reparationer bifogas anmälan. I samband med anmälan är det bra att kontrollera att den ansvariga organisationens uppgifter är aktuella.

– Om det upptäcks ett problem i farleden som är allvarigare än ett säkerhetsanordningsfel och som kan orsaka olägenhet eller fara för navigation i farleden, ska Transport- och kommunikationsverket omedelbart informeras om detta. Transport- och kommunikationsverket vidarebefordrar information till sjöfarten och fattar vid behov ett temporärt farledsbeslut om avvikande utprickning eller reducering av leddjupgåendet i farleden, beslut om trafikledning i farleden eller avstängning av farleden. Huvudmannen för farleden är ansvarig för att se till att problemet avlägsnas. Vid behov kan det vara skäl att skilt meddela om att åtgärden slutförts/avslutats.

– Om huvudmannen för farleden känner till att det i farleden eller i dess omedelbara närhet kommer att vidtas sådana åtgärder som kan orsaka fara eller olägenhet för sjötrafiken, ska huvudmannen meddela Transport- och kommunikationsverket om detta i förväg, även om huvudmannen inte ansvarar för dessa åtgärder på något sätt. Exempel på sådana åtgärder är:

o Dragning av kablar, vattenledningar och avloppsledningar

o Olika typer av vattenbyggnadsarbeten

o Andra exceptionella fartygsmanövrar eller andra operationer

För sjösäkerhetens skull är det önskvärt att våröversynen och återutsättningen av prickar som eventuellt avlägsnats för vintern sker så snart förhållandena tillåter det efter islossningen och i god tid innan den aktiva båtsäsongen inleds.

## **5 FELANMÄLAN FÖR SÄKERHETSANORDNINGAR SAMT NAVIGATIONSVARNINGAR**

Huvudmannen för farleden ska alltid underrätta Transport- och kommunikationsverket om upptäckta fel i säkerhetsanordningar. Anmälan kan göras på Transport- och kommunikationsverkets webbplats, via Reimari eller via ett meddelande till VTS-tjänsteleverantören (nummer för felanmälan 0800 181818). VTS-tjänsteleverantören ansvarar för att registrera regionala fel och fel i enstaka säkerhetsanordningar som anmäls av sjöfarande i datasystemen. Eventuella navigationsvarningar utfärdas i samband med registreringen av fel. Navigationsvarningssystemet administreras av Transport- och kommunikationsverkets myndighetsfunktioner och det operativa arbetet sker genom Turku Radio.

Det är synnerligen viktigt att anmäla fel i säkerhetsanordningar eftersom sjöfararna får information om bristerna i farledens utmärkning via dessa anmälningar. Anmälan bidrar också till att minska huvudmannens ansvar för fel och ger en rimlig responstid för att åtgärda felen.

Transport- och kommunikationsverket har publicerat en separat anvisning om förfarandet vid felanmälningar "Felanmälningar för säkerhetsanordningar i allmänna farleder och behandlingen av dem".

## **6 FÖRFATTNINGAR, FÖRESKRIFTER OCH ANVISNINGAR OM FARLEDSHÅLLNING**

Farledshållningen omfattas av Finlands lagar och förordningar. Nedan finns en lista på de viktigaste lagarna, förordningarna, föreskrifterna och anvisningarna som gäller farledshållning:

### **Lagar och förordningar:**

- Vattenlagen (27.5.2011/587, bl.a. 10 kap.) <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110587>
- Sjötrafiklagen (19.6.2019/782) <https://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2019/20190782>

### **Tillämpliga bestämmelser och anvisningar:**

- Transport- och kommunikationsverkets föreskrift "Utprickningssystemet och säkerhetsanordningarna för sjöfarten".
- Transport- och kommunikationsverkets föreskrift "Sjötrafikmärken och ljussignaler samt utmärkning av ledningar och kablar".
- Transport- och kommunikationsverket föreskrift "Sjötrafik i kanaler och via rörliga broar"
- Transport- och kommunikationsverkets anvisning "Ansökan om och handläggning av farledsbeslut".
- Transport- och kommunikationsverkets anvisning "Felanmälningar för säkerhetsanordningar i allmänna farleder och behandlingen av dem".
- Transport- och kommunikationsverkets anvisning "Utmärkning av enskilda farleder".
- Transport- och kommunikationsverkets anvisning "Anläggande av luftledningar samt kablar och rörledningar på vattenområden".
- Produktkrav på installation av bojar och prickar (Trafikverkets anvisningar 17/2017)

- Vattenlagen i farledsprojekt, (Trafikverkets anvisningar 12/2013)

Transport- och kommunikationsverket 14.06.2021

Juha Korsi  
Direktör

Henrika Björkell-Virta  
Överinspektör

**BILAGA 1**

**FARLEDSKLASSIFICERING (Grundklassificering)**

<u>HUVUDKLASS</u>			<u>FARLEDSKLASS</u>		
<b>1</b>	Farleder för handelsjöfart	Farleder som i första är byggda och upprätthålls för handelsjöfart. Med handelsjöfart avses i detta sammanhang sådana fartyg i kusttrafik som betalar farledsavgift. På de inre vattenvägarna räknas Saimens djupfarled som farled för handelsjöfart.	<b>VL1</b>	Farleder för handelsjöfart, klass 1 (huvudfarleder)	Huvudfarleder för handelsjöfart som är av nationell eller regional betydelse längs vilka merparten av sjötrafikens varuflöden går. Kan trafikeras året runt i alla siktförhållanden.
			<b>VL2</b>	Farleder för handelsjöfart, klass 2	Farleder för handelsjöfart som främst är av lokal betydelse eller en parallell farled eller en anslutningsled till huvudfarleden.
<b>2</b>	Grunda farleder  (Farleder för övrig vattentrafik)	Farleder som är byggda och underhålls för i första hand båttrafik eller annan nyttrafik än handelsjöfart.	<b>VL3</b>	Grunda farleder för nyttrafik	Farleder som betjänar bl.a. förbindsetrafik, fiskefartyg, pråmtrafik, flottning och passagerartrafik av regional betydelse.
			<b>VL4</b>	Stomleder för båttrafik	En huvudled för båttrafik som utgör en enhetlig längre rutt mellan två områden vid kusten eller på de inre vattenvägarna.
			<b>VL5</b>	Lokala båtleder	Lokal båtled, t.ex. farled som leder från en huvudled till en hamn, eller en farled som sammanbinder två andra farleder. Leddjupgående 1,0 ... 2,5 m.
			<b>VL6</b>	Båtrutter	Grund farled av samma nivå som båtrutter Leddjupgående 0,5 ... 2,5 m (inget ansvar tas för farledens djup)

## BILAGA 2

### Underhållsklassificering (säkerhetsanordningarnas funktionalitet)

Funktionalitets	Drifttid (% av seglingssäsongen)	Farleder och säkerhetsanordningar som ingår i funktionalitets klassen	Seglingssäsong
1	99,8	VL 1 säkerhetsanordningar med belysning	Hela året
2	99,0	VL 1 säkerhetsanordningar utan belysning VL 2-6 säkerhetsanordningar med belysning	VL 1 hela året. VL 2-6 1.5-30.11. Sjöområdet mellan Vederlax och Sastmola samt insjöar söder om Ule älv. VL 2-6 1.6-15.11. Havsområdet mellan Sastmola och Torneå, Ule älv och insjöar norr om Ule älv. Trafiksäsongen i Saima kanal och Saimens djupfarleder.
3	97,0	VL 2-6 säkerhetsanordningar utan belysning	VL 2-6 1.5-30.11. Sjöområdet mellan Vederlax och Sastmola samt insjöar söder om Ule älv. VL 2-6 1.6-15.11. Havsområdet mellan Sastmola och Torneå, Ule älv och insjöar norr om Ule älv. Trafiksäsongen i Saima kanal och Saimens djupfarleder.
Minimikrav	95,0  90,0	VL 1-6 för varje enskild fast säkerhetsanordning  VL 1-6 varje enskild flytande säkerhetsanordning och VL 3-6 sikthinder för fasta säkerhetsanordningar	VL 1 hela året VL 2-6 1.5-30.11. Havsområdet mellan Vederlax och Sastmola samt insjöar söder om Ule älv. VL 2-6 1.6-15.11. Havsområdet mellan Sastmola och Torneå, Ule älv och insjöar norr om Ule älv. Trafiksäsongen i Saima kanal och Saimens djupfarleder.



**BILAGA 3**

**FLYTANDE SÄKERHETSANORDNINGARS INSTALLATIONSTOLERANSER**

<b>Typ av säkerhetsanordning</b>	<b>Installationstoleranser</b> (maximala tillåtna avvikelser i förhållande till den officiella positionen)	<b>Precisionskrav på positionsmätningen</b>
PRICKAR	<p><u>I farledens breddriktning:</u> 5 % av avståndet till farledslinjen, emellertid alltid minst 1,0 m eller högst 10 m (mot farleden).</p> <p><u>I farledens längdriktning:</u> 10–25 m, beroende på platsen (i den inre giren bestäms toleransområdet utifrån området som avgränsas av begränsningslinjens förlängningar).</p>	<p>1,0 m, kritiska trånga passager</p> <p>2,0 m, trånga passager överlag</p> <p>2,0–3,0 m, öppna vattenområden</p>
<p>BOJAR</p> <p>Isbojar (fritt flytande)</p> <p>Bojprickar (spänt förankrade)</p>	<p><u>I farledens breddriktning:</u> Ytterlägets avvikelse från den officiella positionen mot farleden 10 % av avståndet till farledslinjen, dock minst 5 m eller högst 20 m.</p> <p><u>I farledens längdriktning:</u> Ytterlägets avvikelse från den officiella positionen 20–50 m (i den inre giren bestäms toleransområdet utgående från området som avgränsas av begränsningslinjens förlängningar).</p> <p>Prickarnas riktgivande värden tillämpas.</p>	<p>Ankringsplatsens position, ytterlägets position: 2,0–3,0 m</p> <p>Prickarnas riktgivande värden tillämpas.</p>

**Sijainti ja kuntotarkastus raportti**

Mittaus suoritettu

Päiväys

Laitteisto

Vesialue	Vesistö
Väylä	Ylläpitäjä

TL-NUMERO	NIMI	TYYPPI	LAJI	VALAISTU	TEOREETTINEN SIJAINTI	TEOREETTINEN SIJAINTI	MITATTU SIJAINTI	MITATTU SIJAINTI	ERO	KORJAUS TOIMENPITEET