

2006 Efs

ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE

Notices to Mariners



STATENS KARTVERK
SJØ

Årgang 137

Nr 1
L.nr. 1 - 73 - Stavanger 15. januar 2006

UTGITT AV STATENS KARTVERK - SJØKARTVERKET.

«Etterretninger for sjøfarende» (Efs) utkommer to ganger månedlig og gir opplysninger om forskjellige forhold som kan være av interesse for sjøfarende.

Årlig abonnement koster **kr. 500,-** og kan bestilles gjennom:

Statens kartverk Sjø,

Postboks 60,

4001 Stavanger.

Telefon **51 85 87 00.**

Telefax **51 85 87 01.**

Telefax kartsalget **51 85 87 03**

E-post (E-mail): sksk@statkart.no

Redaksjon Efs:

E-post (E-mail): efs@statkart.no

Telefax: 51 85 87 06

Tegning av årlig abonnement etter kalenderårets begynnelse gir rett til å få tilsendt tidligere utgaver samme år.

Etterretninger for sjøfarende (Efs) i digital form er av Sjøfartsdirektoratet godkjent på lik linje som den analoge Efs og kan nå overføres via E-post (E-mail) som PDF file (Acrobat Reader). Den digitale Efs vil være tilgjengelig for abonnenten før papirutgaven foreligger.

The «Etterretninger for sjøfarende» (Efs) is also available in digital format as a PDF file sent via e-mail.

INTERNETT

Kartrettelser:

<http://www.statkart.no/efs/meldingmain.html>

Chart Corrections:

<http://www.statkart.no/efs/gbmeldingmain.html>

Internett versjonen av Efs er bare et supplement til den offisielle utgaven.

Please note! «Etterretninger for sjøfarende» versions available on Internet cannot replace the officially approved version.

Dersom det oppdages feil eller mangler i sjøkartene bes dette innrapportert til Statens kartverk Sjøkartverket.

Rapport skjema for innsending av konstaterte feil/mangler i norske sjøkart/publikasjoner finnes bakerst i noen av heftene.

EFS LOGG 2006

EFS NR. Utgivelse	DATO MOTTATT	KARTRETTELSE
1 15. januar		
2 31. januar		
3 15. februar		
4 28. februar		
5 15. mars		
6 31. mars		
7 15. april		
8 30. april		
9 15. mai		
10 31. mai		
11 15. juni		
12 30. juni		
13 15. juli		
14 31. juli		
15 15. august		
16 31. august		
17 15. september		
18 30. september		
19 15. oktober		
20 31. oktober		
21 15. november		
22 30. november		
23 15. desember		
24 31. desember		

INNHold

Kartrettelser i dette hefte omfatter følgende norske sjøkart :

(*Chart corrections in this Efs include following Norwegian charts*):

1, 15, 19, 22, 81, 82, 88, 89, 98, 101.

Midlertidige (T) og Foreløpige (P) meldinger og Forskjellige meddelelser omfatter følgende sjøkart):

(*Temporary (T) and Preliminary (P) Notices and Miscellaneous include following charts*)
21, 99, 116, 207, 304, 307, 559.

1. ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE (EFS.)
2. SJØKART
3. SJØKARTENES TRYKNING OG AJOURHOLD.
4. BENEVNELSER BRUKT VED UTGIVELSE AV SJØKART.
5. ELEKTRONISKE SJØKART
6. OFFISIELLE ELEKTRONISKE NAVIGASJONSKART (ENC) FOR NORSKE KYSTEN – INNHold OG OPPDATERING
7. MARITIME PRIMÆRDATA - DYBDEDATA IKKE-NAVIGASJON
8. TIDEVANN
9. KVALITET I NORSKE PAPIRSJØKART OG DIGITALE SJØKART
10. KVALITET I NORSKE PAPIRSJØKART OG DIGITALE SJØKART I FARVANNENE RUNDT SVALBARD
11. NAVIGASJONSHJELPEMIDLER (FORSKRIFT).
12. FARVANNSBESKRIVELSEN DEN NORSKE LOS.
13. DYBDE OVER VRAK. ADVARSEL.
14. UNDERVANNS KABLER, LUFTSPENN OG RØRLEDNINGER. ADVARSEL.
15. KYSTVERKETS MERKESKIP - ADVARSEL.
16. AKVAKULTURANLEGG (HAVBRUK) - ADVARSEL.
17. NORSK FYRLISTE.
18. MERKING AV BROER.
19. SKJERMET FYRBELYSNING - ADVARSEL.
20. INDIREKTE BELYSNING (IB).
21. FLYTENDE SJØMERKER (BØYER OG STAKER) - ADVARSEL.
22. RACON (MARITIME RADARFYR) - ADVARSEL.
23. KYSTRADIOSTASJONENES UTSENDELSE AV MARITIME SAFETY INFORMATION (MSI)
24. OPPLYSNING OM VÆRVARLINGSTJENESTER.
25. * NORSK KONTINENTALSOKKEL. OVERVÅKINGSTJENESTE - STATOIL MARIN. (NORWEGIAN CONTINENTAL SHELF. SURVEILLANCE SERVICE - STATOIL VTS).

26. SIKKERHETSSONER OMKRING "OFFSHORE" INSTALLASJONER.
27. ANBEFALT SIKKERHETSSONE OG TRYGG NAVIGASJON RUNDT OFFSHOREPLATTFORMER OG STRUKTURER.
28. MIDLERTIDIGE FORLATTE BRØNNHODER. (HEFTER). ADVARSEL.
29. SEISMISKE MÅLINGER. ADVARSEL.
30. POSISJONER MOBILE BOREPLATTFORMER OG FLOTELLER I NORDSJØEN OG NORSKEHAVET.
31. KYSTVERKET - KYSTDIREKTORATET.
32. SJØTRAFIKKTJENESTER
33. NAVCO - NASJONAL KOORDINATOR. NAVIGASJONSVARSLER.
34. OPPLYSNING OM LOSTJENESTEN.
35. SAFE SEA NET
36. HORDALAND. FEDJE LOSSTASJON. LOSTRANSPORT MED HELIKOPTER.
37. FORSKRIFTER OM BRUK AV STATSLOS. GEBYRER
38. VILKÅR FOR BRUK AV FARLEDSBEVIS.
39. ROGALAND. KVITSØY TRAFIKKSENTRAL. FORSKRIFT.
40. FORSKRIFT OM TILVISNING AV Plass til oppankring og fortøyning i Geirangerfjorden, Møre og Romsdal.
41. OPPGAVE OVER TRAFIKKSEPARERINGSSYSTEM GODKJENT AV IMO.
42. ORIENTERING OM OMRÅDER MED STOR MENGDE AV FASTSTÅENDE FISKEREDSKAPER.
43. FORSKRIFT OM MERKING AV FISKEREDSKAPER.
44. ISTJENESTEN I NORGE.
45. ADRESSEOPPGAVER FOR ISBRYTERTJENESTEN I SVERIGE, FINLAND, DANMARK, ESTLAND, LATVIA, POLEN OG TYSKLAND.

NORSKE SJØKART OG ANDRE PUBLIKASJONER.

- 46. * Nye priser på sjøkart og andre publikasjoner.
- 47. * Nytrykk av sjøkart (Reprints of Norwegian Charts).
- 48. * Nytt sjøkart nr 54, VEGA – BREMSTEINEN - SKJÆRVÆR.
- 49. * Nytt sjøkart nr. 63, MYKEN - TERNHOLMAN
- 50. * Nytt sjøkart nr 64, STØTT - SALTFLJORDEN
- 51. * Nytt sjøkart nr. 135, RØDØYA - STØTT

NORSKE FARVANN**Kart (Chart): 1**

- 52. * Oslofjorden. Hvaler. Furuholmen. Skvalpeskjær.

Kart (Chart): 15

- 53. * Rogaland. Sjernarøyane. Helgøysundet. Frihøyde. Kartrettelse.

Kart (Chart): 19 spesial

- 54. * Hordaland. Kulleseid. Myntevik. Kartrettelse.

Kart (Chart): 19

- 55. * Hordaland. Fitjar. Træ. Jernstang utgår.

Kart (Chart): 22

- 56. * Hordaland. Eikelandsfjorden. Lammaneset. Havbruk utgår.

Kart (Chart): 81, 82

- 57. * Vesterålen. Andøya NW. Grunner. (*Depths*).

Kart (Chart): 88

- 58. * Nord - Troms. Sandøya N. Grunne.

Kart (Charts): 88, 89

- 59. * Nord - Troms. Skagøysundet/Bårdsetsundet. Grunner. (*Depths*).
- 60. * Nord-Troms. Nord - Kvaløya W og N. Grunner. (*Depths*).
- 61. * Nord-Troms. Rebbenesøya. Ytre og indre. Andamsfjorden. Grunner. (*Depths*).
- 62. * Nord-Troms. Kvaløy. NW. Grunner. (*Depths*).

Kart (Chart): 89

- 63. * Nord-Troms. Grøtøy W. Bukkeskjeran. Kartrettelse.

Kart (Chart): 98, 101

- 64. * Vest-Finnmark. Sørøysundet. Håja lykt etablert.

Kart (Chart): 101

- 65. * Vest-Finnmark. Sørøya N. Tarhalsen lykt delvis omskjermet.
- 66. * Vest-Finnmark. Sørøy E. Akkarfjorden. Litlønæringen lykt etablert
- 67. * Vest-Finnmark. Sørøya NE. Skipsholmen lykt etablert.

SVALBARD

68. * ENDRINGER I BREFRONTER OG KYSTKONTUR - ISBREER BRUKT I FORBINDELSE MED OVERETTMÉD

MIDLERTIDIGE (T) OG FORELØPIGE (P) MELDINGER

Kart (*Chart*): 116

69. * (T). Øst-Finnmark. Bøkfjorden. Rauberggrunnen. Midlertidig lanterne etablert.

FORSKJELLIGE MEDDELELSER

70. * (P). Forskrift om sikkerhetssone i Kvalsundet, Kvalsund kommune, Finnmark.

Skyteøvelser. Advarsler.

71. * Norsk kontinentalsokkel. Hordaland. Slåtterøy. Stolmen. W av Marstein. Marine Skyteøvelser. Fareområder stadig aktive. (*Gunnery Exercises . -Continously Active*).
72. * (T). Posisjoner mobile boreplattformer og floteller. (Rigmoves).
73. * Siste trykningsdato for norske sjøkart / Latest printing date of Norwegian Charts

1. ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE (EFS.)

Etterretninger for sjøfarende "Efs" utkommer to ganger månedlig både i analog- og digital utgave og gir opplysninger om forskjellige forhold som kan være av interesse for sjøfarende: Etablering og forandringer av fyrbelysningen, faste og flytende sjømerker, nyfunne grunner, nye eller endrede undervannskabler og rørledninger, luftspenn, om vrak eller hefter som kan være til hinder for fiske og skipsfart mm.

Videre gis meldinger om skyteøvelser, opplysninger om eventuelle påbud og forordninger angående seilas i bestemte områder, endringer av losstasjoner mm.

Innholdet i Efs er ordnet under følgende områder:

NORSKE FARVANN

NORDSJØEN

SKAGERRAK

KATTEGAT

NORDLIGE ATLANTERHAV

NORSKEHAVET VESTOVER TIL ISLAND

NORDLIGE ISHAV. BARENTSHAVET VESTOVER TIL GRØNLAND

SVALBARD

MIDLERTIDIGE (T) OG FORELØPIGE (P) MELDINGER

FORSKJELLIGE MEDDELELSER

Under området **NORSKE FARVANN** blir alle Efs meldinger sortert under kystavsnitt, deretter sine respektive kartnummer.

Kystavsnitt:

OSLOFJORDEN

TELEMARK

AUST-AGDER

VEST-AGDER

ROGALAND

HORDALAND

SOGN OG FJORDANE

MØRE OG ROMSDAL

SØR-TRØNDELAG

NORD-TRØNDELAG

SØR- HELGELAND

NORD-HELGELAND

SALTEN

OFOTEN

LOFOTEN

VESTERÅLEN

SØR-TROMS

NORD-TROMS

VEST-FINNMARK

ØST-FINNMARK

Posisjonsangivelse

Hvis ikke annet er nevnt blir posisjoner angitt på en av følgende måter:

- a) Geografisk bredde og lengde, i grader, minutter og desimal av minutter.
- b) Retning og avstand fra kjente punkt, vanligvis fyr, lykter, trigonometriske punkter, fjelltopper etc.

De oppgitte posisjoner er angitt i kartets gradnett (DATUM). Dersom en posisjon inngår i kart av forskjellig gradnett, oppgis posisjonene i begge datum.

Følgende forkortelser benyttes:

Norsk Gradnett	NGO DATUM
Europeisk Datum	ED50 DATUM
World Geodetic System	WGS84 DATUM

Retninger angis rettviseende i grader fra 000° (Nord) til 360°. Avstander angis i meter (m) eller nautiske mil (M).

Sektorgrenser. Fyr og fyrlykters sektorgrenser angis fra sjøen - fra fartøyet - mot fyret/lykten.

Dybder og høyder angis i meter (m).

Norske kilder. En stjerne (*) foran en melding betyr at informasjonen er hentet fra norske kilder.

Midlertidige (T) og foreløpige (P) meldinger

Meldinger merket (T) og (P) kan bli forandret på kort varsel. Slike meldinger finnes under eget avsnitt i siste del av heftet og **blir ikke kartrettet** av Sjøkartverket.

Alle (T) meldinger som har en bestemt tidsangivelse vil **ikke bli gjentatt** med mindre det foreligger et utvidet tidsrom eller forandring av andre viktige forhold.

Alle (T) og (P) meldinger blir stående til de blir kansellert av utgiver, eller til angitt tidsperiode er utløpt.

Oversikt over alle gjeldende (T) og (P) meldinger finnes også på internett:

<http://www.statkart.no/efs/ptmeldinger.html>

Forkortelser

Det vises til publikasjonen "Symboler og forkortelser i norske sjøkart".

Forkortelser for fyrbelysningen er så langt mulig i samsvar med de som benyttes i norske sjøkart. Eks.: **W** (Hvit) - **G** (Grønn) - **R** (Rød) - **Y** (Gul) - **B** (Svart).

For lanterner med **indirekte belysning** benyttes forkortelsen **IB** i tillegg til lyskarakteristikken (f. eks. Iso R 2s IB).

Tidsangivelse

Hvis ikke annet er nevnt, brukes norsk normaltid.

Berørte sjøkart og spesialer angis i meldingens overskrift, og gjentas nederst i meldingen. En oversikt over kartrettelser og andre meldinger finnes i begynnelsen på hvert hefte under Innhold

Skisser som følger enkelte kartrettelser er beregnet som et hjelpemiddel, og er ikke alltid i kartets målestokk.

ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE (Efs.)**Contents and editing.**

The "Efterretninger for sjøfarende" (Efs) is published twice a month and provides information on changes or defects in aids to navigation, discovery of new dangers and on shortcomings in Norwegian charts or publications, navigational warnings or other information of interest to mariners.

The contents are arranged in the following areas:

Norwegian waters**North Sea****Skagerrak****Kattegat****North Atlantic Ocean****Norwegian Sea. Westwards to Island****Arctic Ocean. The Barents Sea to Greenland****Svalbard****Temporary (T) and Preliminary (P) notices)****Miscellaneous**

Within the area **Norwegian waters**, the "Efs" notices are sorted by their area, then their respective chart numbers.

Coastal Areas

OSLOFJORDEN

TELEMARK

AUST-AGDER

VEST-AGDER

ROGALAND

HORDALAND

SOGN OG FJORDANE

MØRE OG ROMSDAL

SØR-TRØNDELAG

NORD-TRØNDELAG

SØR- HELGELAND

NORD-HELGELAND

SALTEN

OFOTEN

LOFOTEN

VESTERÅLEN

SØR-TROMS

NORD-TROMS

VEST-FINNMARK

ØST-FINNMARK

Positions

Unless otherwise stated, the positions are given in one of following manners:

- a) In degrees, minutes and decimals of minute.*
- b) Bearing and distance given from conspicuous points, usually lights, triangulation points etc.*

Positions are given in the same datum as the chart.

Norwegian Datum	NGO DATUM
European Datum	ED50 DATUM
World Geodic System	WGS84 DATUM

Bearings are true, reckoned clockwise from 000° to 360°.

Light sectors. *The limits of light sectors are reckoned seaward, from the ship towards the light.*

Distances are given in metres (m) or nautical miles (M).

Depths and heights are given in metres.

(P) and (T) Notices.

These are indicated by (P) or (T) after the notice number, and as they are subject to changes on short notice, the charts are not corrected for them before issue.

All (T) notices which have an indicated time will not be repeated unless any changes in time or other important changes.

Original information:

A star () adjacent to the number of a notice indicates that the notice is based on Norwegian original information.*

Affected charts . *The charts number affected by a notice is given on the notice heading.*

Chartlets are intended to simplify the correction work and are not necessarily in the same scale as the chart.

2. SJØKART

Sjøkartet er grunnlaget for all sikker navigering. Ved navigering i trange farvann bør kart i største målestokk brukes, da disse gir de beste og mest detaljerte opplysningene. Kart i mindre målestokker er sterkt forenklet i innskjørs farvann. Kartets utgivelsesår er angitt i tittelarrangementet. Denne opplysningen vil gi brukerne en god pekepinn om sjøkartets pålitelighet. Se for øvrig avsnittet om «Sjøkartenes trykning og ajourhold»

Pålitelighet

Den rivende utvikling skipsfarten har hatt med større og mer dyptgående fartøyer, og forbedrede og nye navigasjonsmetoder og -instrumenter, er årsak til at det nå må stilles større krav enn noensinne til sjøkartenes pålitelighet. Kartenes pålitelighet er i en stor grad avhengig av den teknologi som til enhver tid har vært tilgjengelig. Det er derfor innlysende at sjøkart som er basert på eldre målinger ikke fullt ut kan tilfredsstille dagens krav til nøyaktighet. Fra tid til annen får derfor Sjøkartverket rapporter om feil og mangler ved sjøkartene. Disse rapporter blir undersøkt så snart som mulig og publisert i «Etterretninger for sjøfarende». Sjøkartene blir rettet opp ved neste nytrykk.

Se også kapittel 9 og 10 om "Kvalitet i norske papirsjøkart og digitale sjøkart" og "Kvalitet i norske papirsjøkart og digitale sjøkart i farvannene rundt Svalbard".

Projeksjoner Alle sjøkart i målestokk 1:50 000 eller større konstrueres i Gauss konforme sylinderprojeksjon (den Gauss-Krügerske projeksjon). (Eldre kart kan være laget i andre projeksjoner). Sjøkart i målestokk mindre enn 1:50 000 er vanligvis konstruert i Mercators projeksjon.

Gradnett

Gjennom tidene har norske sjøkart vært utstyrt med ulike gradnett. I tiden før 1957 ble stort sett Norsk Gradnett (NGO) benyttet, mens kart produsert i årene 1957-1992 har et gradnett henført til Europeisk Datum, ED50. Kart produsert etter 1992 har gradnett referert til WGS-84.

Pr 1/1 2006 har 83 norske sjøkart i hoved- og havnekartserien gradnett i WGS84, mens 75 kart har ED50-nett og 25 kart har Norsk Gradnett.

De gamle referansesystemene er av blandet kvalitet, og uregelmessigheter i systemene har skapt problemer for enkelte brukergrupper. Problemene har økt i takt med kvaliteten på posisjoneringssystemene som benyttes. Nye satellittsystemer gir mulighet til -posisjonsbestemmelse med en nøyaktighet som overgår kvaliteten på de gamle referansesystemene, og dette førte til at Statens kartverk vedtok å innføre et nytt satellittbasert referansesystem i norske havområder fra 1993.

World Geodetic System (WGS84) avløste ED50 som offisielt horisontalt referansesystem på sjøen. Dette er et verdensomspennende internasjonalt geodetisk referansesystem som ikke har de store problemer med uregelmessigheter som vi kjenner fra tidligere systemer. Posisjoner fra GPS-baserte systemer kan brukes direkte i kartene med gradnett i WGS84.

Nye sjøkart har WGS84 rutenett, mens nytrykk av eldre kart beholder sitt eksisterende gradnett. Alle kart er siden 1986 påført en rubrikk hvor forskyvningen mellom ED50, evt NGO og WGS84 er angitt. Denne forskjellen vil være posisjonsavhengig, men endringen skjer så langsomt at den kan antas å være konstant innenfor et kartblad i hovedkartserien. Forskyvningen mellom ED50 og WGS84 vil typisk være av størrelsesorden 100 meter. På kart som har norsk gradnett kan forskjellen mellom kartets gradnett og WGS84 komme opp i 4-500 meter. Med en slik forskjell mellom gradnettene vil det være meget viktig at dette blir tatt hensyn til av navigatøren.

Brukerne skal imidlertid være oppmerksomme på at alle påtrykte korreksjoner (datumskrift) bare gjelder tilnærmet, og at kystkonturen i tillegg kan være betydelig feil i forhold til kartets gradnett. De aller fleste elektroniske navigasjonshjelpemidler (med unntak av systemer som baserer seg på bruk av radar) kan bare gi navigasjonsinformasjon i navigasjonssystemets eget referansesystem, og navigatøren må derfor ikke uten videre stole på at denne informasjonen stemmer overens med kartgrunnlaget.

Målestokk

Statens kartverk Sjø utgir sjøkart over norske og tilgrensende farvann. Kartene bygger i alt vesentlig på norske målinger.

Kartene utgis i følgende målestokker:

Hovedkartserien	1:50 000/1:100 000
Havne-/innseilingskart	1:7500/1:25 000
Kystkart	1:100 000/1:350 000
Overseilingskart	1:600 000/1:10 000 000
Fiskerikart	1:700 000/1:800 000
Oversiktskart	1:1 000 000/1:2 250 000

Navn

Da mange norske sjøkart er utgitt rundt forrige århundreskifte, er skrivemåten av stedsnavnene ofte svært foreldet. Etter at Fylkeskartkontorene overtok ansvaret for skrivemåten av stedsnavn innenfor sitt fylke, er navneverket under omarbeidelse og oppretting. Ved nyttigivelse av sjøkart vil ajourført navneverk bli påført. Det vil derfor ta lang tid før hele kartverket er oppdatert. Ved nyttigivelse av farvannsbeskrivelsen «Den norske los» vil revidert skrivemåte av stedsnavn bli brukt. Sjøkartverket vil derfor i en overgangsperiode operere med kart og publikasjoner med gammel og ny skrivemåte. I nyttigivelse av sjøkart, er navneverket modernisert etter regelen i "lov om stadnamn" som trådte i kraft 1. juli 1991.

Leistrek

Leistrek betyr at farvannet er alminnelig brukt som farlei.

Luftspenn og sjøkabler

Luftspenn, kraft- og telekabler som krysser farvann, påføres sjøkartene ved første opplagstrykking etter at melding om slike er innkommet til Sjøkartverket. Melding om nye luftspenn og sjøkabler publiseres etter hvert i «Etterretninger for sjøfarende». Da både kabler og luftspenn kan føre høyspenning må de sjøfarende vise stor forsiktighet ved navigering i nærheten av disse. Likeledes må en være oppmerksom på at det kan forekomme kabler og luftspenn som ikke er avmerket i kartet. Kabler og luftspenn etablert etter kartets trykningsdato er heller ikke vist.

Dybdekurver

Dybdekurvene i sjøkartene er trukket gjennom steder med samme dybde (i enkelte tilfeller ved hjelp av interpolasjon mellom de målte dybder) og deretter generalisert. Dybdekurvenes plassering i sjøkartene er derfor ikke alltid eksakt, men beregnet på å gi en bedre karakteristikk av havbunnens topografi. Ved generalisering trekkes dybdekurvene ut mot dypere vann for å ivareta sikker navigering. Slik konservativ bruk av dybdekurver gir bedre og mer forståelig informasjon om farene i farvannet. Dette gjelder særlig ved bruk av elektroniske kart. I kartbildet skal dybdekurvene være lette å oppfatte. De gir god informasjon om batymetrien. Der kurvebildet er komplisert, er det vanlig kartografisk praksis å foreta sammenslåing/generalisering. Særlig er dette aktuelt for norske sjøkart – med den komplekse batymetrien (kysttopografien) vi har. Med passende mellomrom er det plassert dybdetall i kurven for å angi hvilken dybde den representerer. I nyere sjøkart blir dybdekurvene framstilt i blått.

Dybdekurver = farekurver, dvs at alle punkt på en 5-meter kurve er like farlige som en grunne på 5 meter. Det bør holdes like stor avstand fra en kurve som fra en grunne med tilsvarende dybdeverdi.

Dybdetall

Dybdetall er dybden på et sted angitt i forhold til sjøkartnull. Verdien angis som et positivt tall, x,y-koordinat er posisjonen midt i tallgruppen (eller helst omvendt: på kartet plasseres dybdetallet med referansekoordinaten som senterpunkt i tallmassen).

Grunner (båer)

Grunne (båe) er et avgrenset område som stikker opp mot overflaten men er dypere enn sjøkartnull minus 0.5 meter, dvs alltid under vann. Grunner angis som båtall

0 – 9,9 m angis med desimaler

10 – 20 m angis med nærmeste meter

>20 m angis som vanlige dybdetall, dvs. i kursiv

Båtall vises opprettstående.

Skvalpeskjær (lus)

Skvalpeskjær er et avgrenset skjær (eller stein) som stikker opp til et nivå mellom sjøkartnull og sjøkartnull minus 0.5 meter.

Skjær (stjernelus)

Skjær (tidvis under vann) er et avgrenset skjær (eller stein) som når opp til et nivå mellom sjøkartnull og midlere høyvann (kystkontur).

Slaggrunnslinjer

Den såkalte «slaggrunnslinje» er brukt på de eldre sjøkartene. Den er i innenskjærs farvann stippet på en dybde av ca. 6 m og i åpent farvann på en dybde «utenfor hvilken man angivelig skulle være sikker for brott». I eldre sjøkart ser man således denne «slaggrunnslinjen» trukket gjennom høyst forskjellige dybder, normalt fra 6 til 20–30 m.

Kyst-terskel

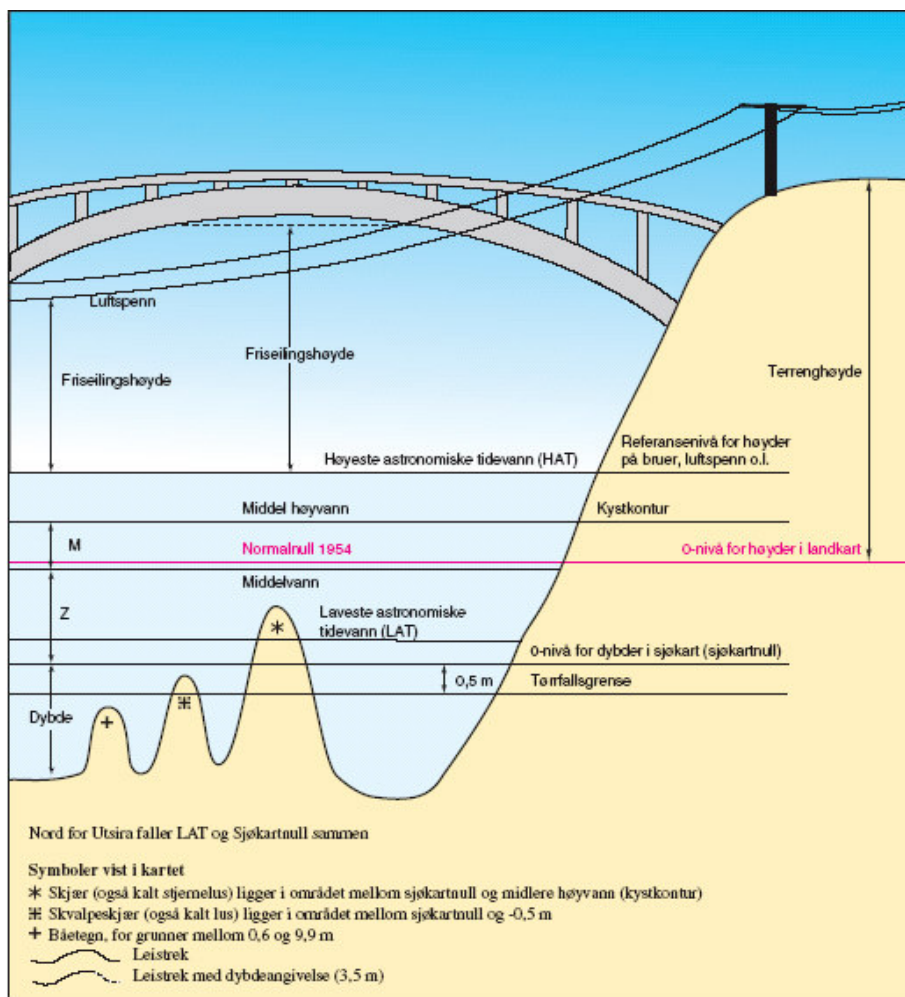
Kyst-terskel er en fiktiv linje som definerer grensa mellom sjø og elv.

Tørrfall

Tørrfall kalles den del av sjøbunnen som strekker seg fra 0.5 meter under sjøkartnull og opp til kystkonturen. Tørrfallsområdet avgrenses av kystkontur og tørrfallslinjen, som er nivålinjen 0.5 m under sjøkartnull.

Kystkontur

Kystkonturen (grensen mellom sjø og land) er i både sjø- og landkartene lagt til «middel høyvann» som er MV + M2. M2 er et uttrykk for det dominerende tidevannsbidraget fra månen. (Sjøkartverket, Den norske los 1 Alminnelige opplysninger).



3. SJØKARTENES TRYKNING OG AJOURHOLD.

Kartets utgivelsesår er angitt i tittelarrangementet. Denne opplysningen vil gi brukerne en god pekepinn om sjøkartets pålitelighet.

Etter første gangs utgivelse ajourføres og trykkes kartene regelmessig. Tiden mellom hver gang kartet trykkes varierer for de ulike kartene, avhengig av antall rettelser, type rettelser, salg etc. I kartets nedre venstre hjørne er det angitt hvilken måned og år kartet er trykket, samt siste «Etterretninger for sjøfarende» (Efs) det er ajourført fram til. Sjøkartverket utfører ingen manuelle rettelser i sin lagerbeholdning av sjøkart etter trykningsdato. Sjøkartene er imidlertid under stadig ajourhold, og endringer av betydning for seilassen blir fortløpende kunngjort i Etterretninger for sjøfarende.

I følge Forskrift om navigasjonshjelpemidler mv. skal alle skip uansett størrelse være forsvarelig utstyrt med ajourførte kart i tilstrekkelig målestokk, farvannsbeskrivelser, fyrliste, "Etterretninger for sjøfarende", tidevanntabeller mv. for de farvann fartøyet anvender (Se også IMO SOLAS Convention, Chapter V).

Skipsførere skal være oppmerksomme på den store risiko og det ansvar det medfører å ikke navigere etter tidsmessige kart. Det er derfor førerens ansvar til enhver tid å holde sine sjøkart à jour.

(Sjøkartverket, januar 2006).

Updating and printing of charts:

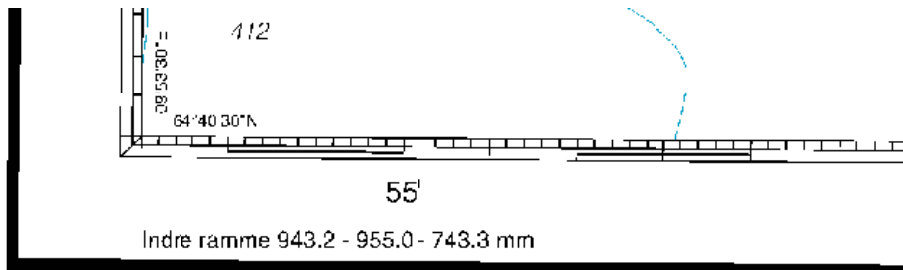
The year of publication is shown in the title block. This information will help the mariner in judging the reliability of the chart. As charts are subject to frequent changes they are reprinted regularly.

The month and year of printing are shown in the lower left-hand corner of the chart. The latest "Efs" through which the chart has been corrected is also given.

Charts are, however, subject to frequent changes, and amendments of importance to mariners are continuously published in "Efs".

It is therefore the responsibility of the mariners to keep their charts updated in accordance with "Efs" after the date of printing.

Eksempel (Example):



49

Trykt (printed) 10/05 Gunnarshaug, Stavanger.

Rettet til og med (corrected through) "E's" nr/ (No) 18/05

For senere forandringer se (for further corrections see)

'Etterretninger for sjøfarende'

4. BENEVNELSER BRUKT VED UTGIVELSE AV SjøKART.

Tekst i henhold til IHO publikasjonen M-4 "Chart Specifications of the IHO", Section B-100, pkt 128.

a) Nytt kart: Første utgivelse av et kart som enten:

- dekker et område som ikke tidligere er kartlagt i angjeldende målestokk, eller
- omfatter nytt dekningsområde for et allerede eksisterende kart, eller
- omfatter en modernisert versjon av eksisterende kart (mht symboler og generell presentasjon), eller
- omfatter adoptering av et internasjonalt (INT) kart, eller nasjonalt kart først utgitt av en annen nasjon
- **Et nytt kart vil gjøre en eventuelt eksisterende utgave av kartet ugyldig.**

b) Ny utgave: Ny utgave av et eksisterende sjøkart som:

- inneholder endringer av vesentlig navigasjonsmessig betydning basert på ny informasjon, og som
- inkluderer endringer i tillegg til de som er publisert i "Efs", og som
- **vil gjøre eksisterende utgave av kartet ugyldig**

c) Nytrykk: Nytrykking av eksisterende utgave av kartet:

- inkluderer ingen endringer av vesentlig navigasjonsmessig betydning med unntak av de som tidligere er kunngjort i "Efs" (hvis noen)
- kan imidlertid inkludere andre rettelser enn de som har vært kunngjort i "Efs", dersom disse ikke er av vesentlig navigasjonsmessig betydning
- **Tidligere utgave av kartet er fremdeles gyldige, forutsatt ajourført med rettelser fra Efs**

TERMS USED WHEN ISSUING CHARTS

a) New Chart: The first publication of a national chart which will either: embrace an area not previously charted by that nation to the scale shown; or embrace an area different from any existing chart of that nation; or consist of a modernised version (in terms of symbology and general presentation) of an existing chart; or consist of the adoption by that nation of an international (INT) or national chart, first published by another nation
A new chart renders the existing chart obsolete.

b) New Edition (NE): A new issue of an existing chart, containing amendments significant to navigation which will normally have been derived from newly received information.
It will include changes additional to those previously promulgated in Notice to Mariners, and will render the existing edition obsolete.

c) Reprint: A new print of the current edition of a chart incorporating no amendments of navigational significance **other than** those previously promulgated in Notice to Mariners (if any).
It may, however, contain amendments from other sources provided they are not essential to navigation.
Previous printings of the current edition of the chart remain in force

5. ELEKTRONISKE SJØKART

ENC Electronic Navigation Charts.

I forbindelse med nymålingen av norskekysten prioriterer Sjøkartverket utgivelse av elektroniske sjøkart godkjent for bruk til navigasjon. Internasjonalt benevnes disse ENC (Electronic Navigational Charts). ENC produseres i henhold til IHO (International Maritime Organisation) standarden S 57 som alle sjøkartverk verden over bruker for å produsere tilsvarende elektroniske sjøkart for sine farvann. ENC er nå tilgjengelig for hele Sør-Norge og deler av Nord-Norge. Gjenstående farvann vil være dekket innen 2007/08. For dekning se:

www.primar.org

ECDIS Electronic Chart Display and Information System

Dette er et typegodkjent navigasjonssystem som oppfyller SOLAS krav til navigasjonsutrustning under gitte kriterier. Installerer en ENC på et slikt system kan dette brukes til navigasjon på samme måte som et oppdatert papirsjøkart. Hvis andre typer ikke offisielle elektroniske sjøkart benyttes, eksempelvis kart produsert av privat industri eller hvis rastersjøkart benyttes må et oppdatert papirsjøkart brukes i tillegg.

Som back up system godkjennes en av disse løsningene for norske skip:

1: Papirkart eller

2: ECDIS nr. 2 tilkoplek nødskraftkilde

Norge arbeider med å gjøre ECDIS obligatorisk for hurtigbåter som trafikkerer i faste ruter og hvor der finnes ENC dekning. Det er fortsatt uvisst når evt et krav vil komme. (PRIMAR Stavanger 9. januar 2006).

6. OFFISIELLE ELEKTRONISKE NAVIGASJONSKART (ENC) FOR NORSKEKYSTEN – INNHOLD OG OPPDATERING

Offisielle elektroniske navigasjonskart (ENC) er vektorkart produsert i samsvar med spesifikasjoner gitt av Den Internasjonale Hydrografiske Organisasjon (IHO), og utgitt med godkjenning av et nasjonalt sjøkartverk.

Grunnlaget for norske ENCer er enten hentet fra digitalisering/scanning av eksisterende sjøkart eller direkte fra databaser (kartdatabaser). Dataene inngår i en sømløs database hvor hver ENC utgjør en kartcelle. Hver kartcelle blir identifisert ved et unikt nummer. Innholdet i en ENC og papirkartet for samme område er ikke nødvendigvis identiske. Eksempelvis kan en ENC innholde mer dybdeinformasjon enn papirkartet, mens landinformasjon og navn i dag er redusert i forhold til det som finnes i papirkartene. Kartgrunnlaget vil for mange områder være basert på sjømålingsdata hvor posisjonsnøyaktigheten er dårligere enn det som i dag er mulig ved bruk av moderne posisjoneringssystemer. I en ENC er datakvaliteten for hydrografiske data angitt i kvalitetssoner (Zones of Confidence) hvor kvaliteten er vurdert ut fra tre faktorer: posisjonsnøyaktighet, nøyaktighet i dybde og dekningsgrad av havbunnen.

En viktig fordel med elektroniske kart er muligheten for automatisk oppdatering om bord. Oppdateringer (ER-meldinger) blir utgitt for norske ENCer i samsvar med kartendringer publisert gjennom "Etterretninger for sjøfarende". Dette innebærer at oppdateringen av de elektroniske kartene i dag starter ved utgivelsen av hvert nytt hefte av "Etterretninger for sjøfarende" ("Efs"). Alle oppdateringer vil så være utført før utgivelse av neste hefte av "Etterretninger for sjøfarende" (dvs i løpet av en 14 dagers periode).

Foreløpige (P) meldinger og midlertidige (T) meldinger blir i dag ikke rettet i norske elektroniske kart. Oppdateringer for ENCer distribueres gjennom Primar Stavanger.

Oppdateringsmeldinger (ER meldinger) omfatter i dag i hovedsak punkt- og linjeobjekter som lykter, sjømerker, kabler, luftspenn o.a. Ved større endringer som eksempelvis ved nymåling av et område vil en kartcelle bli utgitt som "ny utgave" (New Edition). "Nye utgaver" (New Editions) kan også bli utgitt av datatekniske årsaker.

Termer som i dag benyttes ifm med utgivelse av norske elektroniske kart (ENCer) og oppdatering av disse:

Nytt datasett (new dataset) (EN - ENC New): ENC data ikke tidligere utgitt for området for angitt navigasjonsformål.

Oppdatering (update) (ER - ENC Revision): endringer av informasjon i et eksisterende datasett.

Ny versjon (NE - new edition) av et datasett: inkluderer i tillegg til tidligere ER meldinger også ny informasjon som ikke tidligere har blitt distribuert gjennom oppdateringer.

7. MARITIME PRIMÆRDATA - DYBDEDATA IKKE-NAVIGASJON

Oversikt

Maritime primærdata består i hovedsak av dybde data og kystkontur på vektorformat som er produsert ved Statens kartverk Sjø. Dataene har kun gjennomgått begrenset målestokktilpasning og generalisering for presentasjon.

Bruksområde

Maritime primærdata kan brukes til presentasjon av terrengvariasjon i sjø, og til grunnlag for planlegging og analyse. Dataene skal ikke brukes til navigasjon.

Kilde og produksjon

Maritime primærdata forvaltes i Sjøkartverkets S-57 nære primærdatabase som kilde også for videre sjøkartproduksjon. Data stammer i hovedsak fra terrengmodellering (med avledede kurver og utvalgte dybdepunkt) med utgangspunkt i Sjøkartverkets dybdemålinger etter 1950 (enkeltstråle og multistråle ekkolodd samt laser). Noen områder har primærdata fra digitaliserte moderne sjøkart (etter ca 1960), men stedvis kan mindre kystnære områder ha sin opprinnelse i digitaliserte eldre sjøkart (inntil 100 år gamle). Kysten er hovedsakelig fra fotogrammetri som sjekkes i felt, og holdes løpende oppdatert med grunnlag i meldinger om endringer til Sjøkartverket.

Kontaktperson

Primar, Statens kartverk Sjø ved Lynn Kolbeinson, tlf: 51858752, E-post: primar@statkart.no

8. TIDEVANN

REFERANSENIVÅ FOR DYBDER I SJØKARTENE OG HØYDER I TIDEVANNSTABELLENE.

For å oppnå en harmonisering med andre Nordsjøland har Norge fra 1. januar 2000 innført "laveste astronomiske tidevann" (LAT) som felles referansenivå for dybder i sjøkartene. *LAT er det laveste tidevannet som vil forekomme på et sted under midlere meteorologiske forhold.* I praksis bestemmes LAT ved å lage tidevanntabeller for 19 år (tidevannet har bl.a. en periode på 18.6 år), og ta ut det laveste lavvannet. I områder der tidevannsvariasjonene er små i forhold til det meteorologiske bidraget til vannstanden, kan det nye sjøkartnull av sikkerhetsgrunner legges lavere enn LAT. I Norge gjelder dette spesielt Sørlandskysten og Oslofjorden, hvor vannstanden i lange perioder (gjørne 1-2 uker) kan ligge lavere enn LAT. *Det nye sjøkartnull er av denne grunn lagt 30 cm lavere enn LAT i indre Oslofjord (innenfor Drøbaksundet), 20 cm lavere enn LAT langs kysten fra svenskegrensen til Utsira. For resten av landet, inkludert Svalbard, er sjøkartnull sammenfallende med LAT.*

Avstanden mellom sjøkartnull og middelvann kalles Z_0 , og ved innføring av nytt sjøkartnull får Z_0 nye verdier. De nye verdiene for en del steder er gitt i "Tidevanntabeller for den norske kyst med Svalbard". Middelvann er også beregnet på nytt på grunnlag av nye vannstandsobservasjoner.

Forskjellen mellom LAT og det "gamle" sjøkartnull er liten, stort sett mindre enn 10 cm. Innføringen av LAT som nytt sjøkartnull nord for Utsira får derfor små eller ingen praktiske konsekvenser. Mellom Utsira og svenskegrensen, der sjøkartnull nå er lagt 20 og 30 cm lavere enn LAT, er forskjellen mer merkbar. Imidlertid er det under all oppmåling etter 1988 trukket fra en sikkerhetsmargin på dybdene slik at disse dataene i praksis faller sammen med det nye kartnull. Nye kart vil inneholde informasjon om hvilket referansenivå som er brukt.

REFERANSENIVÅ FOR FRISEILINGSHØYDER

Analyse av 30 til 40 år med vannstandsobservasjoner fra havner langs kysten har vist at vannstanden ofte ligger over referansenivået for friseilingshøyder (høyeste astronomiske tidevann (HAT)) Dette gjelder spesielt for området fra **Svenskegrensen** til og med **Rogaland** (inkl. **Indre Oslofjord**) der undersøkelser har vist at 22-28% av alle høyvann overstiger referansenivået for friseilingshøyder. For strekningen **Hordaland** til og med **Finnmark** har man tilsvarende verdier på 2-4%.

Ved passering av bruer og luftspenn er det viktig at brukerne er oppmerksomme på forholdet og beregner tilstrekkelig sikkerhetsmargin. Ved å benytte en sikkerhetsmargin som gitt nedenfor vil man i de aller fleste tilfeller ha tilstrekkelig fri høyde til å kunne passere.

Indre Oslofjorden (innenfor Drøbaksundet): 80 cm.

Svenskegrensen t.o.m. Rogaland: 50 cm.

Hordaland t.o.m. Finnmark: 30 cm.

Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at ved ekstreme værforhold kan vannstanden ligge enda høyere. Høye vannstander vil særlig forekomme ved kombinasjoner av lavtrykk og pålandsvind.

Observert vannstand, tidevanntabeller, vannstands nivåer og generelle opplysninger om vannstand finnes på Internett under adressen:

<http://vannstand.statkart.no>

(Sjøkartverket, Oseanografi, januar 2006).

9. KVALITET I NORSKE PAPIRSJØKART OG DIGITALE SJØKART

Sjøkartverket har som målsetting at hele kysten skal være dekket av sjøkart basert på et moderne kartgrunnlag. I Hordaland og i områder av Nord-Norge er det fremdeles sjøkart som er basert på sjømåling som er opp imot 100 år gammel. Det er Sjøkartverkets prioriterte oppgave å måle opp og gi ut nye sjøkart i disse områdene.

For å sikre optimal bruk av ressursene har Sjøkartverket gjennomført en omfattende ekstern markedsundersøkelse for å få brukernes vurdering av hvordan sjømålingen og utgivelse av nye sjøkart i gjenstående områder skal prioriteres. Anbefalingene i denne markedsundersøkelsen følges i Sjøkartverkets produksjonplaner. Dette innebærer at oppmålingen av en del områder vil bli utsatt inntil videre, og man vil etter hvert få en blanding av nye og gamle dybde data innenfor ett og samme digitale sjøkart eller ett og samme papirsjøkart.

Dette omfatter Sjøkartverkets produkter i Hordaland og i områder nord for Vega.

Sjømålingen i Hordaland er nå avsluttet og flere nye produkter kom ut i 2003 og 2004.

Resten av Hordaland vil bli produsert i løpet av 2006.

For tiden pågår sjømåling i Nordland og data derfra blir utgitt fortløpende.

I områder med eldre sjømålinger kan det ikke utelukkes uoppdagede grunner. Det må derfor utvises stor forsiktighet ved seilas i slike områder. Farvann utenfor oppmerket/anbefalt led må ikke utfordres.

Det trykte sjøkartets tittelrubrikk/kildediatgram (Source Diagram) viser når kartet er sjømålt.

Dette gir en indikasjon på hvilken nøyaktighet brukeren kan forvente å finne i produktet.

Områder oppmålt før ca. 1960 er ufullstendig oppmålt, og det kan finnes grunner i området som ikke er vist i kartet.

I digitale sjøkart er datakvaliteten angitt i Zones of Confidence (ZOC-diagram)

ZOC-diagrammet forteller om kvaliteten på dybde dataene i de forskjellige områdene. ZOC-diagrammet tar for seg 5 kvalitetskategorier (A1 til D). For norske kystfarvann vil sone B og C i første omgang bli benyttet ut fra følgende klassifisering: ENC'er med kildedata fra eldre sjømåling (før ca. 1960) er gitt ZOC-verdi 'C', mens ENC'er med kildedata fra sjømåling yngre enn ca 1960 er gitt ZOC-verdi 'B'.

Avgrensningen for de forskjellige soner vil bli lagt til kartdataene slik at man til enhver tid kan se på skjermen hvilken sone man er i.

Navigatorer må vise stor forsiktighet ved anvendelse av (D)GPS og elektroniske sjøkart i områder med gamle sjømålingsdata, da nøyaktighet og fullstendighet i dybdeangivelser ikke er i samsvar med moderne standard.

For øvrig bør navigatorene sørge for at navigeringen til enhver tid foregår med gode marginer og i samsvar med forsvarlig navigasjonsmessig praksis.

ZONES OF CONFIDENCE (ZOC) - ZOC DIAGRAM

(For fullstendig beskrivelse henvises det til publikasjonen S57 IHO Transfer Standard for Digital Hydrographic Data)

1	2	3	4	5
ZOC	Position Accuracy □	Depth Accuracy	Seafloor Coverage	Typical Survey Characteristics ⁵
A1	+/- 5 m	a = 0.5 b = 1		Full seafloor ensonification or sweep. All significant seafloor features detected and depths measured.
		Depth (m)	Accuracy (m) +/-	
		10 30 100 1000	0.6 0.8 1.5 10.5	
A2	+/- 20 m	a = 1.0 b = 2		Full seafloor ensonification or sweep. All significant seafloor features detected and depths measured.
		Depth (m)	Accuracy (m) +/-	
		10 30 100 1000	1.2 1.6 3.0 21.0	
B	+/- 50 m	a = 1.0 b = 2		Full seafloor coverage not achieved; uncharted features, hazardous to surface navigation are not expected but may exist.
		Depth (m)	Accuracy (m) +/-	
		10 30 100 1000	1.2 1.6 3.0 21.0	
C	+/- 500 m	a = 2.0 b = 5		Full seafloor coverage not achieved, depth anomalies may be expected.
		Depth (m)	Accuracy (m) +/-	
		10 30 100 1000	2.5 3.5 7.0 52.0	
D	worse than ZOC C	worse than ZOC C		Full seafloor coverage not achieved, large depth anomalies may be expected.
				Poor quality data or data that cannot be quality assessed due to lack of information.

10. KVALITET I NORSKE PAPIRSJØKART OG DIGITALE SJØKART I FARVANNENE RUNDT SVALBARD

Elektroniske kart og kartdatum.

Gjennom tidene har sjøkart over Svalbard vært laget i ulike kartdatum (referansesystemet som gradnettet i kartet refererer seg til). I eldre kart ble dels Lokalt Datum (Grønfjord-datum) benyttet og dels Europeisk Datum benyttet. Begge disse referansesystemene er av blandet kvalitet, og uregelmessigheter i systemene må påregnes. Ukritisk bruk av eldre kart og moderne posisjoneringssystemer (som for eksempel GPS) kan bl.a. på grunn av uklarheter/unøyaktigheter m.v. knyttet til datum lede til alvorlige feil (flere hundre meter) under navigeringen. Dette betyr videre at den sikkerhetsmarginen som sjøfarende alltid bør benytte ikke nødvendigvis er til stede slik som antatt.

I en del av de eldre kartene er det påført en rubrikk hvor forskyvningen mellom kartets gradnett og World Geodetic System (WGS-84) er oppgitt.

Nye sjøkart for området blir laget i samsvar med World Geodetic System (WGS-84), mens trykk av eldre kart beholder sitt eksisterende gradnett.

Sjøkartverket minner for øvrig om at papirkartene i området har målestokk 1:100.000 eller mindre og at det er disse som inntil videre antas å ligge til grunn for eventuelle elektroniske kart i disse farvannene. Problemstillingene det her er vist til når det gjelder datum i papirkart vil således i utgangspunktet også gjelde for elektroniske kart.

For generell orientering om kartkvaliteten rundt Svalbard henvises til publikasjonen Den norske los, Bind VII og til informasjon i det enkelte sjøkart.

Brukerne bør være oppmerksomme på at alle påtrykte korreksjoner (datumskift) bare gjelder tilnærmet. Kystkonturen kan være beheftet med betydelig feil i forhold til kartets gradnett. Dertil kommer at tettheten av farvannets oppmåling i visse områder er slik at uoppdagede grunner ikke kan utelukkes.

Ved navigering må det derfor utvises ekstra stor forsiktighet ved seilas i disse farvannene. Navigatøren bør i overensstemmelse med etablert navigasjonstradisjon benytte alle tilgjengelige hjelpemidler (herunder radar), sammenholde observasjonene fra hjelpemidlene fortløpende, holde skarp utkikk og generelt sørge for at seilassen til enhver tid foregår med tilstrekkelig sikkerhetsmargin.

Bruk av elektroniske kart fritar ikke navigatøren for disse arbeidsoppgavene og krever således den samme profesjonelle og kritiske holdning som ved tradisjonell navigasjon ved hjelp av papirkart.

Quality of Norwegian Charts and Electronic Charts in the waters around Svalbard

Electronic charts and datum.

Historically, the charts around Svalbard have been produced on different datum sets (the reference system which the graticule refers to). In older charts, partially the Local Datum (Grønfjord datum) and partially the European Datum are used. Both these reference systems are of unequal quality, and possible inaccuracies in the systems must be taken into account. Uncritical use of older charts and modern positioning systems (like GPS) can, because of discrepancies etc. related to the datum, lead to serious mistakes (several hundred meters) during the navigation. This further means that the safety margin that the sailors always should apply not necessarily is in place as expected.

In some of the older charts, information is given showing the displacement between the graticule of the chart and the World Geodetic System (WGS-84).

New charts for the area are made in accordance to the World Geodetic System (WGS-84), while new prints of the older charts retain the existing graticule.

The Norwegian Hydrographic Service reminds the users that the paper charts in the area are on a scale of 1:100.000 or less, and that these charts may be assumed to be the basis for eventual electronic charts over these waters.

For general information about the quality of the charts around Svalbard, a reference is made to The Norwegian Pilot, Volume VII and the information given in each chart.

The users should be aware that all given corrections (shifts in datum) must be considered to be approximate. The Coastline can have considerable discrepancies when compared to the graticule of the chart. Furthermore, the lines of survey for these waters are so spaced out that the occurrence of undiscovered shoals and rocks could not be excluded.

Accordingly, navigation in these waters requires extra caution. The navigator should, in keeping with established navigational traditions, use all accessible navigation aids (including radar), continuously compare the observations from the different aids, keep a sharp lookout and generally see that the navigation at all time is carried out applying a sufficient safety margin.

Use of electronic charts does not relieve the navigator from these tasks, and will still require the same professional and critical attitude as with traditional navigation using paper charts.

11. NAVIGASJONSHJELPEMIDLER (FORSKRIFT).

(Ref SOLAS Consolidated Edition, Chapter V, Regulation 27).

I tillegg til Efs er følgende publikasjoner et nødvendig supplement til kartene:

Farvannsbeskrivelsen "Den norske los".

"Symboler og forkortelser i norske sjøkart".

Norsk fyrliste.

Tidevanntabeller for den norske kyst med Svalbard.

I følge forskrift **om Navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus-og radioarrangementer for skip § 21** (Den norske skipskontrolls regler), skal alle skip uansett størrelse være forsvarelig utstyrt med **ajourførte kart** i tilstrekkelig målestokk, farvannsbeskrivelser, fyrliste, "Etterretninger for sjøfarende", tidevanntabeller og andre nautiske publikasjoner som er nødvendige for den planlagte reisen.

For Fiske- og fangstfartøy gjelder forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet den 1. juli 2000. (Forskrift om konstruksjon, utstyr, drift og besiktigelse for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15m og derover). Det er denne forskrifts § 10-4 som omhandler nautiske instrumenter og publikasjoner.

Skipsførere skal være oppmerksomme på den store risiko og det ansvar det medfører å ikke navigere etter tidsmessige kart. Det er derfor førerens ansvar til enhver tid å holde sine sjøkart ajour.

Other publications:

Norwegian Sailing Directions "Den norske los".

"Symbols and Abbreviations used on Norwegian charts".

Norwegian List of Lights.

"Tide Tables for the Norwegian coast" including Svalbard.

" All ships shall carry adequate and up-to-date charts, sailing directions, lists of lights, notices to mariners, tide tables and all other nautical publications necessary for the intended voyage" (See SOLAS Consolidated Edition, Chapter V, Regulation 27).

(Redaksjonen, Stavanger 2006).

12. FARVANNSBESKRIVELSEN DEN NORSKE LOS.

Farvannsbeskrivelsen "Den norske los" utgis i følgende 8 bind:

	Utgitt:
1: Alminnelige opplysninger	2004
2A: Svenskegrensen – Langesund	1993 (ny 2006)
2B: Langesund - Jærens rev	2005
3: Jærens rev – Stad	2001
4: Stad – Rørvik	2002
5: Rørvik - Lødingen og Andenes	2001
6: Lødingen og Andenes - Grense-Jakobselv	1999
7: Svalbard og Jan Mayen.	1990

Opplysninger av allmenn interesse for kystseilasen er samlet i et eget bind, "**Den norske los**", **bind 1**, "Alminnelige opplysninger". Dette bindet utgjør et nødvendig supplement til de øvrige bindene av "Den norske los" og bør alltid finnes ombord.

De øvrige bøkene gir opplysninger om farvannet, større og mindre havner, strøm, klimaforhold og mye annet. Mens farvannsbeskrivelsen tidligere i hovedsak var laget for nytte-trafikken, legges det nå vekt på at også fritidsflåtenes behov blir dekket. Bøkene revideres jevnlig, og før nyttegivelse blir vedkommende kyststrekning befart.

Sjøkartene ajourføres oftere enn farvannsbeskrivelsene. Ved uoverensstemmelser mellom sjøkartet og «Den norske los» er det derfor sjøkartet en skal forholde seg til.

*** SAILING DIRECTIONS. "THE NORWEGIAN PILOT".**

Sailing Directions "The Norwegian Pilot" is issued in the following nine volumes:

	Publication year:
1: General Information	2004
2A: Svenskegrensen – Langesund	1993 (ny 2006)
2B: Langesund - Jærens rev	2005
3: Jærens rev – Stad	2001
4: Stad – Rørvik	2002
5: Rørvik - Lødingen og Andenes	2001
6: Lødingen og Andenes – Grense-Jakobselv	1999
7: Svalbard og Jan Mayen.	1990

Information of general interest to coastal navigation is published in a separate volum "Den norske los", volume 1, "General Information". This volume is an essential companion to the other volumes of the "Norwegian Pilot" and should at all times be kept on board.

(Redaksjonen, Stavanger 2006).

13. DYBDE OVER VRAK. ADVARSEL.

Skipsvrak og større vrakrester på havbunnen kan under tid ha endret stilling med den følge at dybden over slike vrak kan ha blitt mindre enn angitt i sjøkartene.

(Redaksjonen, Stavanger 2006).

14. UNDERVANNS KABLER, LUFTSPENN OG RØRLEDNINGER. ADVARSEL.

Både undervanns kabler og luftspenn kan føre høyspenning. Sjøfarende må derfor vise stor forsiktighet ved navigering i nærheten av disse.

Likeledes må en være oppmerksom på at det kan forekomme undervanns kabler og luftspenn som ikke er avmerket på sjøkartene. Undervanns kabler og luftspenn etablert etter sjøkartets trykningstid er heller ikke vist. Tilstrekkelig klaring må benyttes ved passering av luftspenn. Husk at oppgitt høyde kan avvike pga. værforhold, is, snøforhold etc.

Skade på undervanns kabel.

Sjøfarende må unngå ankring og fiske med bunnredskaper i posisjoner der undervanns kabler finnes markert på sjøkartene. Om slike redskaper henger seg fast i slike kabler kan kablene bli skadet og store skader på telekommunikasjonsnettet eller kraftnettet kan oppstå.

Skade på undervanns rørledning.

Gassutstrømming fra en ødelagt olje- eller gassrørledning kan føre til eksplosjon, tap av et fartøyes oppdrift, alvorlig forurensning og annet alvorlig tap. Sjøfarende bes derfor avstå fra oppankring nær en olje- eller gassrørledning. Rørledninger som ligger på sjøbunnen kan innebære at kartets angitte dybder reduseres med inntil 2 meter. I områder med ujevn sjøbunn kan avstanden mellom rørledningens underside og sjøbunnen bli så stor at det oppstår fare for fasthuking. Det anbefales en kryssingsvinkel på 45° eller mer ved overtråling av rørledninger.

Pipelines:

Gas from a damaged oil or gas pipeline could cause an explosion, loss of a vessel's buoyancy or other hazard. Pipelines are not always buried and their presence may effectively reduce charted depth by as much as 2 metres.

They may also span seabed undulations and cause snagging, putting a vessel in severe danger. Trawling across pipelines at angles of 45° or more is recommended.

(Redaksjonen, Stavanger 2006).

15. KYSTVERKETS MERKESKIP - ADVARSEL.

Som en del av sin oppgave er det nødvendig for Kystverkets merkeskip å fortøye langs med lysbøyer eller andre flytende merker for å utføre vedlikeholdsarbeide. Under disse operasjonene har merkeskipet begrenset manøvreringsdyktighet og mannskapet utfører arbeide som kan medføre fare. Det kan forekomme at andre fartøyer passerer så nær og med så stor hastighet at det kan føre til risiko for skade på personell og ødeleggelse av skip og utstyr. Sjøfarende opplyses derfor om faren som kan oppstå som følge av dette og bes om å passere merkeskipene på så stor avstand som mulig og redusere farten tilsvarende.

(Redaksjonen, Stavanger 2006).

16. AKVAKULTURANLEGG (HAVBRUK) - ADVARSEL.

Det er forbudt å drive fiske nærmere akvakulturanlegg enn 100 meter og å ferdes nærmere enn 20 meter. Når særlige forhold foreligger, kan departementet innskrenke dette forbud. Departementet kan fastsette forbud mot fiske eller regulere fisket utenfor denne grense. Departementet kan også påby fiske etter rømt fisk både innenfor og utenfor grensen. Tilføyd ved lov 16 juni 1989 nr. 58, endret ved lover 20 juni 1991 nr. 38, 30 juni 2000 nr. 62 (i kraft 1 jan 2001 iflg. res. 30 juni 2000 nr. 644, endret paragraftallet fra § 14).

Symbolet for havbruk i sjøkartene angir en konsesjon Fiskeridirektoratet har gitt tillatelse til. Det trenger ikke nødvendigvis å ligge et anlegg i alle disse posisjonene, men det gir mulighet for å forflytte et anlegg mellom flere av dem.

Det kan også mangle en del havbruks symboler i sjøkartet i forhold til virkeligheten.

For oppdatert informasjon, se Fiskeridirektoratets database på internett som blir oppdatert hver uke: http://www.fiskeridirektoratet.no/fiskeridir/kystsone_og_havbruk/registre (Redaksjonen, Stavanger 2006).

17. NORSK FYRLISTE.

Ny utgave av "Norsk Fyrliste" ble utgitt av Kystdirektoratet i 2004.

Norsk fyrliste beskriver maritime fyrinstallasjoner på land og i sjøen som gir lyssignaler.

I tillegg gir fyrlisten informasjon om andre hjelpemidler for navigasjon, herunder merkesystemet i Norge og elektroniske navigasjonssystemer.

For mer utførlig beskrivelse av disse hjelpemidler og detaljer om deres bruksmåte, må seilingsbeskrivelser og andre aktuelle publikasjoner benyttes.

Ved utgivelse av "Norsk Fyrliste 2004" kanseleres tidligere utgaver av denne.

(Redaksjonen, Stavanger 2006).

18. MERKING AV BROER.

Ved de fleste broer er det behov for særskilt oppmerking med hensikt på broenes og fartøyenes sikkerhet. Bakgrunnen for dette kan være bl.a. begrenset seilingshøyde, vanndybde og bredde av seilløpet. Oppmerkingen foretas i samsvar med "IALA rekommendasjon for merking av faste broer over navigerbart farvann", som i hovedsak går ut på følgende:

1. Røde og grønne lys for lateralmerking av brokarene.

2. Hvite lys for å markere senter av seilløpet.

3. Indirekte belysning av bropillarene i seilløpet.

Racon benyttes også til å markere "det beste stedet for passasje" under en bro.

(Kilde Norsk Fyrliste 2004).

19. SKJERMET FYRBELYSNING - ADVARSEL.

Sjøfarende gjøres oppmerksom på at ytre forhold som yr, regn, snø eller dugg på lykterutene kan forårsake at grensene blir utydelige eller flyttet i forhold til virkelige grenser.

Dersom det er is på lykterutene kan de fargede sektorene fortone seg hvite. Sjøfarende anmodes derfor om også å kontrollere posisjonen ved hjelp av andre navigasjonshjelpemidler når slike forhold kan oppstå.

(Kilde Norsk Fyrliste 2004).

20. INDIREKTE BELYSNING (IB).

Indirekte belysning (IB) er i de senere år mye brukt i ”**Hurtigbåtleder**”. Denne belysning vil være et **Fast lys** og vil vanligvis lyse på et punkt. Disse punktene kan være en odde, skjær, malt punkt eller et plassert punkt/plog/stang i leden med selvlysende refleks.
(Kilde Norsk Fyrliste 2004).

21. FLYTENDE SJØMERKER (BØYER OG STAKER) - ADVARSEL.

Flytende sjømerker blir stadig utsatt for skader som følge av kollisjon uten at dette blir rapportert, noe som har vesentlig innvirkning på deres funksjon som hjelpemiddel for skipsfarten i alminnelighet.

Sjøfarende bes om å gi de flytende sjømerkene så godt rom som mulig ved passering og umiddelbart rapportere enhver skade på sjømerke til:

Kystverket Sørøst

Nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler

Serviceboks 625,

4809 Arendal.

Hele døgnet: Tlf.: 22 42 23 31. Telefax: 22 41 04 91.

eller til nærmeste kystradiostasjon.

E-post (e-mail): navco@kystverket.no

Sjøfarende gjøres oppmerksom på at sjømerker ikke må benyttes til fortøyning i.h.t. Lov av 8. juni 1984 om havner og farvann m.v. Dette kan føre til at sjømerkene blir skadet eller kommer ut av posisjon.

(Kilde Norsk Fyrliste 2004).

22. RACON (MARITIME RADARFYR) - ADVARSEL.

Sjøfarende må være oppmerksom på at det kan forekomme at svar ikke blir mottatt fra en racon. Hvis dette er tilfelle bør den sjøfarende kontrollere at et passende radarsett er i bruk. En "X"-bånd racon kan kun bli aktivert med en 3 cm radar og en S-bånd racon kun med en 10 cm radar.

I tillegg, avhengig av avstanden, kan mangel på svar skyldes en reduksjon av ytelse til skipets radar eller en feil ved raconen. Racon må derfor benyttes med forsiktighet.

(Kilde Norsk Fyrliste 2004).

23. KYSTRADIOSTASJONENES UTSENDELSE AV MARITIME SAFETY INFORMATION (MSI)

<http://www.maritimradio.no/>

UTSENDELSESRUTINER

TELEFONI

Utsending av MSI-meldingene foregår på MF primærkanaler og ledige VHF arbeidskanaler.

Livsviktige og meget viktige navigasjonsvarsler, inkludert kuling- og stormvarsler (styrke 8 og oppover) annonseres med DSC og på K-16 og 2182 kHz og leses ut på telefoni arbeidskanaler for aktuelt område straks etter mottak.

Viktige navigasjonsvarsler og kulingvarsler (mindre enn styrke 8) annonseres på VHF K-16 og 2182 kHz og leses ut på telefoni arbeidskanaler for aktuelt område straks etter mottak.

Kuling- og stormvarsler gjentas **to** ganger i de påfølgende faste sendetider (se tabell nederst).

Navigasjonsvarsler gjentas i de **to** påfølgende faste sendetider, og gjentas en gang i døgnet (kl 1030 UTC) i inntil 7 dager. Utenom dette gjentas navigasjonsvarslenes nummer som fortsatt gyldig (stilt in force) i **alle faste sendetider** inntil kansellering.

Kanal 260 (Rogaland) brukes **ikke** ved faste sendetider til MSI meldinger da området dekkes av sendere i Farsund og Bergen.

NAVTEX

I NAVTEX-systemet sendes livsviktige og viktige meldinger straks ved mottak.

Navigasjonsvarsler blir gjentatt i de faste sendetider inntil kansellering.

Kuling og stormvarsler blir gjentatt en gang i den påfølgende faste sendetid.

Faste sendetider for MSI for telefoni:

Tid UTC	Meldinger
0233	MSI + Tfc List
0633	MSI + Tfc List
1033	MSI + Tfc List
1433	MSI + Tfc List
1833	MSI + Tfc List
2233	MSI + Tfc List

Faste sendetider for Navtex:

Svalbard (A)	0000 ¹⁾	0400	0800 ²⁾	1200 ¹⁾	1600	2000
Vardø (V)	0330	0730	1130 ¹⁾	1530 ³⁾	1930	2330 ¹⁾
Bodø (B)	0010 ¹⁾	0410	0810	1210 ¹⁾	1610	2010
Ørlandet (N)	0210 ¹⁾	0610	1010	1410 ¹⁾	1810	2210
Rogaland (L)	0150 ¹⁾	0550	0950	1350 ¹⁾	1750	2150

¹⁾ Inkludert værmelding

²⁾ Inkludert israpport

³⁾ Inkludert israpport på tirsdager

¹⁾ Varsler for Skagerrak og Oslofjord blir sendt ut over Jeløya-sender.

Vakthold på MF-arbeidskanaler**Norske Kystradiostasjoner har vakthold bare på ITU primærkanaler:**

Tjøme	K-251
Rogaland o/Farsund	K-291
Rogaland o/Rogaland	K-260
Rogaland o/Bergen	K-272
Florø o/Florø	K-256
Florø o/Ørlandet	K-290
Bodø o/Sandnessjøen	K-266
Bodø o/Bodø	K-286
Bodø o/Andenes	K-249
Bodø o/Bjørnøya	K-270
Bodø o/JanMayen	K-277
Vardø o/Vardø	K-267
Vardø o/Berlevåg	K-261
Vardø o/Hammerfest	K-241
Bodø o/Svalbard	K-273
Bodø o/Svalbard HF	K-401

De øvrige tildelte MF-kanalene kan fortsatt brukes etter behov.

(Se ITU List IV og Norsk Kanalplan på <http://www.maritimradio.no/>.)

Skip kan i tillegg ta kontakt med norske kystradiostasjoner ved hjelp DSC.

"Direct dialing" funksjonen på VHF med DSC (fra skip til land) er tilgjengelig via alle norske kystradiostasjoner.

Ved bruk av MMSI nummer 002570000 i oppkallet velger systemet automatisk nærmeste norske kystradiostasjon.

VÆRVARSEL

Norske kystradiostasjoner sender ut værvarsel over følgende MF anlegg og tider:

Sør for 65°N

Farsund	(kanal 291)	UTC:	1215	2315
Rogaland	(kanal 260)	UTC:	1215	2315
Bergen	(kanal 272)	UTC:	1215	2315
Florø	(kanal 256)	UTC:	1215	2315
Ørlandet	(kanal 290)	UTC:	1215	2315

Nord for 65°N

Sandnessjøen	(kanal 266)	UTC:	1203	2303
Andenes	(kanal 249)	UTC:	1203	2303
Jan Mayen	(kanal 277)	UTC:	1203	2303
Hammerfest	(kanal 241)	UTC:	1203	2303
Berlevåg	(kanal 261)	UTC:	1203	2303
Vardø	(kanal 267)	UTC:	1203	2303
Svalbard	(kanal 273)	UTC:	1203	2303
Svalbard	(kanal 401)	UTC:	1203	2303

På NAVTEX sendes værvarsler ut over følgende sendere og tider:

Rogaland (L)	UTC:	0150	1350
Ørlandet (N)	UTC:	0210	1410
Bodø (B)	UTC:	0010	1210
Vardø (V)	UTC:	1130	2330
Svalbard (A)	UTC:	0000	1200

1) Is-rapport hver tirsdag

2) Is-rapport daglig

1530 1)

0800 2)

NAVTEX stasjoner:

Land	Kyststasjoner	Posisjon	Range(NM)	ID bokstav	Sendetider (UTC) (518 kHz)
Belgia	Oostende	51 11N 02 48E	150	M	0200,0600,1000,1400,1800,2200
			55	T	0310,0710,1110,1510,1910,2310
Danmark (Grønland-E-kystt)	Reykjavik	64 05N 21 51W	550	X	0350,0750,1150,1550,1950,2350
Estonia	Tallinn	59 30N 24 30E	250	U	0030,0430,0830,1230,1630,2030
Iceland	Reykjavik Radio	64 05N 21 51W	550	R	0250,0650,1050,1450,1850,2250
Ireland	Valencia	51 27N 09 49W	400	W	0340,0740,1140,1540,1940,2340
	Malin Head	55 22N 07 21W	400	Q	0240,0640,1040,1440,1840,2240
France	Niton	50 35N 01 18W	270	K	0140,0540,0940,1340,1740,2140
Netherland	Netherlands Coast Guard	52 06N 04 15E	110	P	0230,0630,1030,1430,1830,2230
Norge	Bodo Radio	67 16N 14 23E	450	B	0010,0410,0810,1210,1610,2010
	Rogaland Radio	58 48N 05 34E	450	L	0150,0550,0950,1350,1750,2150
	Vardø Radio	70 22N 31 06E	450	V	0330,0730,1130,1530,1930,2330
	Svalbard Radio	78 04N 13 38E	450	A	0000,0400,0800,1200,1600,2000
	Ørlandet	63 40N 09 33E	450	N	0210,0610,1010,1410,1810,2210
Sverige	Bjuröklubb	64 28N 21 36E	300	H	0110,0510,0910,1310,1710,2110
	Gislövshammar	55 29N 14 19E	300	J	0130,0530,0930,1330,1730,2130
	Grimeton	57 06N 12 23E	300	I	0030,0430,0830,1230,1630,2030
England	Cullercoats	55 02N 01 26W	270	G	0100,0500,0900,1300,1700,2100
	Portpatrick	54 51N 05 07W	270	O	0220,0620,1020,1420,1820,2220
	Niton	50 35N 01 18W	270	E	0300,0700,1100,1500,1900,2300
Russland	Murmansk	68 46N 032 58E	300	C	0020,0420,0820,1220,1620,2020
	Arkhangelsk	64 33N 040 32E	300	F	0050,0450,0850,1250,1650,2050

(Kystradio, Sola 7. desember 2005)

24. OPPLYSNING OM VÆRVARLINGSTJENESTER.

BØLGEVARSEL FOR STATT. VARSLINGSTJENESTE.

Det er nå mulig for alle fartøyer som passerer **Statt** å inhente **2 døgns varsel** for vind og bølger for området.

Varsel kan bestilles fra:

Vervarslinga på Vestlandet:

Telefon: 55 23 66 00. Telefaks: 55 23 67 03.

Nordfjord Havn

Telefon 57 85 26 20 Telefaks 57 85 26 21

Svinøy Fyr:

Telefon 70 05 29 00. Telefaks 70 05 29 01

Ved bestilling av varsel bør følgende oppgis:

Skipets navn.

Fartøystype.

Tidsrom for passering.

Kurs: Nord eller Syd.

Returadresse (helst som telefaks nr).

Tjenesten er gratis.

Internett adr.: <http://www.met.no/varsel/maritim/stad/stad.html>

(Redaksjonen, Stavanger 2006).

DET NORSKE METEOROLOGISKE INSTITUTT (DNMI). MARITIM VÆRVARSLINGSTJENESTE PÅ INTERNETT. (MARITIME FORECAST).

Det norske meteorologiske institutt (**DNMI**) utarbeider værvarsel for kyst- og havområdene, samt varsel om vannstand langs kysten.

I tillegg tilbyr **DNMI Maritimt varslingssenter** et bredt spekter av spesialvarsel for maritime brukere tilgjengelig på Internett under Maritime tjenester :

http://met.no/kyst_og_hav/index.html

MARITIME VARSEL:

Værvarsel for kysten:

http://met.no/kyst_og_hav/kystvarsel.html

Maritime observasjoner i og ved Nordsjøen/Norskehavet:

http://met.no/kyst_og_hav/observasjoner.html

Spesialvarsel for Stad – utarbeides på vegne av Kystverket:

<http://www.met.no/varsel/maritim/stad/stad.html>

Flo og Fjære – vannstandsvarsel langs norskekysten:

<http://met.no/cgi-bin/vannstand-tabell.cgi>

MARITIME FORECAST IN ENGLISH:

Shipping Forecast for the North Sea and Norwegian Sea:

<http://met.no/english/maritime/index.html>

Forecast for Norwegian coastal waters:

<http://met.no/english/maritime/coast.html>

25. * NORSK KONTINENTALSOKKEL. OVERVÅKINGSTJENESTE - STATOIL MARIN. (NORWEGIAN CONTINENTAL SHELF. SURVEILLANCE SERVICE - STATOIL VTS).

Overvåkingstjeneste:

Statoil Marin overvåker havområdene rundt oljefelt / plattformer som nevnt i listen nedenfor. Fartøy anmodes om å passere med minst **CPA 3 nm** fra installasjon. Fartøyer som styrer innenfor sikkerhetssonen (500m) melder seg til **Statoil Marin 60 minutter** fra installasjonen på VHF feltkanal (se listen nedenfor), og oppgi navn og kallesignal. Pågående maritime operasjoner og hensynet til sikker navigering kan medføre at fartøy anmodes om kursendring.

Surveillance Service:

Statoil Marin VTS is performing radar surveillance services for the oil fields / installations listed below. Vessels requested to pass with a **CPA of at least 3 nm** from installations. Vessels heading inside safety zone (500m) must contact **Statoil Marin VTS 60 minutes** from the installations, on VHF field channel (see list below), and state ship's name and callsign. In respect of ongoing maritime operations and safe navigation the vessel may be asked to alter course.

Statoil Marin VTS can also be reached as follows:

Phone: (+47) 55 14 32 77 / 55 14 20 90, e-mail: smarin@statoil.com

Field/ installation:	Position:	VHF:	Field/ installation:		VHF
Heidrun	65° 19.5' N, 07° 19.0' E	9	Kvitebjørn	61° 04.8' N, 02° 30.1' E	9
Åsgard A	65° 03.5' N, 06° 43.4' E	6	Huldra	60° 51.3' N, 02° 39.1' E	71
Åsgard B	65° 06.6' N, 06° 47.4' E	6	Veslefrikk A/B	60° 47.0' N, 02° 54.0' E	71
Åsgard C	65° 07.8' N, 06° 51.9' E	6	Troll A	60° 38.7' N, 03° 43.7' E	68
Kristin	64° 59.6' N, 06° 33.0' E	6	Troll B	60° 46.0' N, 03° 30.0' E	10
Snorre B	61° 31.5' N, 02° 12.5' E	10	Troll C	60° 53.0' N, 03° 36.0' E	10
Snorre A	61° 26.9' N, 02° 08.5' E	9	Oseberg East	60° 42.0' N, 02° 56.1' E	10
Visund	61° 22.2' N, 02° 27.4' E	10	Oseberg C	60° 36.0' N, 02° 46.0' E	10
Statfjord A	61° 15.3' N, 01° 51.1' E	9	Oseberg Feltsenter	60° 29.0' N, 02° 49.0' E	10
Statfjord B	61° 12.4' N, 01° 49.8' E	9	Oseberg South	60° 23.5' N, 02° 47.7' E	10
Statfjord C	61° 17.8' N, 01° 54.0' E	9	Brage	60° 32.0' N, 03° 03.0' E	10
OLS A	61° 15.3' N, 01° 51.1' E	9	Grane	59° 09.9' N, 02° 29.1' E	15
OLS B	61° 13.4' N, 01° 50.1' E	9	Sleipner A	58° 22.0' N, 01° 54.3' E	14
SPMC	61° 16.8' N, 01° 52.9' E	9	Sleipner B	58° 25.0' N, 01° 42.9' E	14
Gullfaks A	61° 10.6' N, 02° 11.3' E	9	Draupner	58° 11.0' N, 02° 28.0' E	17
Gullfaks B	61° 12.2' N, 02° 12.1' E	9			
Gullfaks C	61° 12.9' N, 02° 16.3' E	9			
SPM 1	61° 11.5' N, 02° 09.1' E	9			
SPM 2	61° 10.0' N, 02° 13.7' E	9			

(Statoil Marin, 9. januar 2006).

26. SIKKERHETSSONER OMKRING "OFFSHORE" INSTALLASJONER.

(Se IMO Resolution A379 (X).)

1. Sjøfarende gjøres oppmerksom på at kyststatene, med støtte av internasjonal rett, kan etablere sikkerhetssoner rundt installasjoner og andre anordninger på kontinentalsokkelen. Se IMO Resolution A379 (X).
2. Sikkerhetssonene får strekke seg 500 m rundt installasjoner eller anordninger som kan være faste produksjonsplattformer, mobile boreplattformer, forankrede lasteanordninger for tankskip samt installasjoner på havbunnen -også oljebrønner (hefter) på havbunnen. Sikkerhetssonen regnes fra innretningens ytterpunkter.
3. Fartøy får ikke uten særskilt tillatelse gå inn i eller passere gjennom en fastsatt sikkerhetssone. Det krever at fartøy av alle nasjonaliteter respekterer disse soner. De fleste kystetater har lov og straffeansvar for krenking av sonene.
4. Oppgaver om sikkerhetssoner og etablerte leder eller trafikkregulering i nærheten av "offshore" virksomhet meddeles i nautiske publikasjoner.
5. Sjøfarende må alltid regne med at det forekommer sikkerhetssoner omkring "offshore" installasjoner hvis ikke andre informasjonen er gitt.

Ankere/ankerliner:

Fra bore-/produksjonsplattformer og lastebøyer kan det være utlagt ankerkjettinger og ankere ut til en avstand av 2500 meter. Sjøfarende anbefales å ta hensyn til mulige ankerkjettinger/-vaiere og ankere utenfor 500 meters sikkerhetssoner.

For detaljerte opplysninger om ankere og ankervaiere/-liner utenfor sikkerhetssoner kan plattform eller vaktbåt kontaktes på VHF kanal 16.

"Offshore Installations" Safety Zones.

Under international law a coastal state may construct and maintain on the continental shelf, installations and other devices necessary for the exploration and exploitation of its natural resources, establish safety zones around such installations, and take within these zones measures for their protection. Safety zones may extend to a distance of 500 metres around installations, measured from their outer edges. Ships of all nationalities are required to respect these safety zones. No vessel should enter an established safety zone unless it has legitimate business with the installation, is dealing with an emergency or is itself in difficulties or distress.

Anchors and anchor chains/- wires

Anchors and anchor chains/- wires can be deployed up to 2500m from drilling-/productionplatforms and oil export loading buoys. Mariners are advised to exercise particular caution.

For detailed anchor pattern information, contact with platform and/or stand-by vessel on VHF channel 16 is recommended.

27. ANBEFALT SIKKERHETSSONE OG TRYGG NAVIGASJON RUNDT OFFSHOREPLATTFORMER OG STRUKTURER.

(IMO Res. A 671 (16) Recommendation on Safety Zones and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures).

Assembly i IMO vedtok den 19. oktober 1989 ovennevnte rekommandasjon vedrørende sikkerhetssoner og sikker navigasjon rundt offshoreinnretninger etter at saken hadde vært til behandling og var blitt vedtatt av Maritime Safety Committee ved komiteens 57. sesjon.

Sjøfartsdirektoratet vil gjøre næringen oppmerksom på følgende forhold påpekt i resolusjonen:

1 (d) at norske skip, unntatt de med tillatelse, ikke går inn i eller passerer gjennom etablerte sikkerhetssoner.

1 (e) at forbud mot skip i sikkerhetssoner, unntatt hjelpefartøyer i offshorevirksomhet, ikke får anvendelse på skip som går inn i eller igjennom sikkerhetssonen:

- (i) når disse er i nød
- (ii) i den hensikt å redde eller forsøke å redde liv eller eiendom
- (iii) i tilfelle av force majeure

1 (f) at skip, i de tilfeller som nevnt ovenfor under (e), tar tidlig radiokontakt med offshore-innretninger, fartøyer i offshorevirksomhet og andre fartøyer i området.

I tillegg til ovennevnte punkter vil Sjøfartsdirektoratet opplyse om den oppfølging av ikke-norsk registrert fartøy som overtreder en innretnings sikkerhetssone på norsk sokkel. Nevnte overtredelse etterforskes av Sjøfartsinspektøren og oversendes deretter til fartøyets flaggstat for videre forføyning hvis det ikke er praktisk mulig å forfølge saken i Norge. Det vises her til punkt 3 i Vedlegg til resolusjonen. Ovennevnte resolusjon - IMO Resolution A.671 (16) kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet.

28. MIDLERTIDIGE FORLATTE BRØNNHODER. (HEFTER). ADVARSEL.

Etter påbegynt boring, kan et brønnhode bli midlertidig forlatt av operatøren som har til hensikt å fortsette boringen ved en senere anledning.

I slike tilfeller blir en "Guide Base" satt igjen på sjøbunnen for å lette tilkomsten når boringen skal fortsette. Denne "Guide Basen" er en plate 12 fot i firkant med ca. 12 - 15 fot høye ben. Et sentralt rør ca. 20 tommer i diameter stikker normalt opp ca. 10 - 15 fot over sjøbunnen.

Fiskere er advart og anmodet om å holde seg godt klar av disse brønnhodene som normalt **ikke** er merket med bøyer.

Så snart redaksjon får beskjed om posisjonen til et brønnhode blir denne publisert i "Etterretninger for sjøfarende".

29. SEISMISKE MÅLINGER. ADVARSEL.

Oppmerksomheten rettes mot at man overalt på norsk kontinentalsokkel kan møte fartøyer som utfører seismiske målinger. Disse seismiske fartøyene som fører foreskrevne signaler kan ha opptil flere tusen meter med kabler slepende etter seg.

Alle fartøyer bør derfor holde god avstand ved passering av de seismiske fartøyene.

Normalt blir tid og sted for slike undersøkelser publisert i Etterretninger for sjøfarende, men innkomne meldinger til redaksjonen kan komme for sent til å bli publisert til riktig tid.

30. POSISJONER MOBILE BOREPLATTFORMER OG FLOTELLER I NORDSJØEN OG NORSKEHAVET.

En oversikt over posisjoner for mobile boreplattformer og floteller publiseres i hver Efs.

Det utgis en fullstendig oversikt der boreplattformer og floteller med endret posisjon er markert med en stjerne (*) i venstre marg. Alternativt utgis en forkortet versjon som kun inneholder posisjonsforandringer siden forrige Efs.

Alle posisjoner er gitt med de siste mottatte meldinger fra forskjellige kilder.

Andre permanente og mobile enheter som f.eks. kraner, lektere, floteller el. lign. kan finnes i området.

Posisjonslisten oppdateres daglig, og legges fortløpende ut på internett, se

<http://www.statkart.no/efs/plattformer.pdf>

Redaksjonen, Stavanger 2006).

31. KYSTVERKET - KYSTDIREKTORATET.

Kystverkets hovedadministrasjon består av **Kystdirektoratet** som ledes av Kystdirektøren. Kystdirektoratet er inndelt i en administrasjons avd., sjøtrafikk avd., havne- og farvanns avd.

Kystdirektoratet har følgende adresse:

Kyatdirektoratet
Serviceboks 2
6025 Ålesund

Telefon: **70 23 10 00**

Telefax: **70 23 10 08**

E-post: post@kystverket.no

Kystdirektoratet
Beredskapsavdelingen
Postboks 125
3191 Horten

Telefon: **33 03 48 00**

Telefax: **33 03 49 49**

beredskapsavdelingen@kystverket.no

Kystverkets distriktsorganisasjon består av 5 kystdistrikt.

DISTRIKT/ADRESSE

Kystverket Sørøst
Serviceboks 625,
4809 Arendall

Telefon: 37 01 97 00

Telefaks: 37 01 97 01.

E-post: sorost@kystverket.no

ANSVARSMRÅDE

Svenskegrensen –Åna Sira.
(Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark,
Aust Agder og Vest Agder fylker).

Kystverket Vest

Postboks 466

5501 HAUGESUND.

Telefon: 52 73 32 00.

Telefaks: 52 73 32 01.

E-post: vest@kystverket.no

Åna Sira - Statt.

(Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane fylker).

Kystverket Midt-Norge

Serviceboks 6

6025 ÅLESUND.

Telefon: 70 16 01 00.

Telefaks 70 16 01 01

E-post: midt norge@kystverket.no

Statt - Leka.

(Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord Trøndelag's fylker).

Kystverket Nordland

Postboks 23/24

8309 Kabelvåg.

Telefon: 76 06 96 00.

Telefaks: 76 07 81 57.

E-post: nordland@kystverket.no

Leka - Tjeldsundet/Andøy.

(Nordland fylke).

Kystverket Troms og Finnmark

Postboks 263

9751 Honningsvåg.

Telefon: 78 47 74 00.

Telefaks: 78 47 74 01.

E-post:

tromsogfinnmark@kystverket.dep.no

Tjeldsundet/Andøy - Grense Jacobselv.

(Troms og Finnmark fylker).

32. SJØTRAFIKKTJENESTER

Det fremgår av Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS) regel V/12 at sjøtrafikk tjenester (Vessel Traffic Services – VTS) bidrar til sikkerhet for menneskeliv til sjøs, sikkerhet og effektivitet for sjøtrafikken og beskyttelse av det marine miljø, nærliggende strandområder, anleggsplasser og installasjoner utenskjærs fra mulige uheldige virkninger fra sjøtrafikken.

Sjøtrafikk tjenester utøves fra trafikksentraler. Interne funksjoner ved trafikksentralene omfatter det å skaffe til veie informasjon for å få et situasjonsbilde av trafikken, evaluere dette og foreta beslutninger med mer. Tilsvarende omfatter eksterne funksjoner tildeling av farlei, kontroll av fartøyers bevegelse, håndheving av bestemmelser med mer.

Sjøtrafikk tjenester omfatter normalt tre tjenester:

Informasjonstjeneste

Informasjonstjeneste omfatter kringkasting av informasjon til faste tider og intervall og når det blir vurdert som påkrevd av tjenesten eller på forespørsel fra et skip, og kan inkludere for eksempel posisjonsrapporter, identitet og intensjoner for annen trafikk, farleistilstanden, vær, farer eller andre faktorer som kan influere på skipets transitt.

Navigasjonsassistansetjeneste

Navigasjonsassistanse blir normalt gitt på forespørsel fra et fartøy eller fra sjøtrafikk tjenesten når det blir vurdert å være påkrevd. Denne tjenesten er særlig viktig under vanskelige navigasjons- og meteorologiske forhold og i tilfelle feil og mangler ved fartøyet.

Trafikkorganiseringstjeneste

Trafikkorganisering gjelder operativ styring av trafikken og planlegging av fartøysbevegelser for å hindre opphopning av trafikken eller mulighet for at faresituasjoner kan oppstå. Dette vil normalt omfatte å operere et system med trafikklarerer eller bruk av passasje planer eller begge med relasjon til prioritering av skipsbevegelser, anvisning av farlei, obligatorisk rapportering av skipsbevegelser i tjenesteområdet, fartsbegrensning eller andre passende tiltak som blir vurdert som påkrevd av sjøtrafikk tjenesten. Ved utøvelse av sjøtrafikk tjenester skal trafikksentralene være i stand til å samhandle med sjøtrafikken og reagere på trafikksituasjoner som utvikler seg i tjenesteområdet. Når en trafikksentral gir instruksjoner til fartøyer, skal disse kun være resultatorientert og overlate detaljer for utførelse slik som kurs som skal styres eller maskinordre til skipsføreren eller losen om bord på fartøyet. Det skal utvises forsiktighet fra trafikksentralene slik at de ikke griper inn i skipsføreren ansvar for sikker navigering, eller bringer uorden i det tradisjonelle forholdet mellom skipsfører og los. Trafikksentralene kan også yte støtte til annen tilgrensende virksomhet.

Sjøtrafikk tjenester i norske farvann

Det er opprettet sjøtrafikk tjenester for følgende områder:

- Oslofjorden (Oslo havn og Horten trafikksentraler)
- Grenland (Brevik trafikksentral)
- Rogaland (Kvitsøy trafikksentral)
- Nordhordland (Fedje trafikksentral)

Sjøtrafikk tjenester er under etablering for Nord-Norge (Vardø trafikksentral).

Bestemmelser for farvann hvor det er etablert sjøtrafikk tjenester finnes i Sjøtrafikkforskriften og for Nordhordland i en egen forskrift.

33. NAVCO - NASJONAL KOORDINATOR. NAVIGASJONSVARSLER.

I 1983 ble det opprettet en nasjonal koordineringstjeneste for å ta seg av navigasjonsmeldinger til sjøfarende. Tjenesten ble lagt til Kystdirektoratet som ble utpekt til Nasjonal Koordinator. I samarbeid mellom IHO (International Hydrographic Organization) og IMO (International Maritime Organization) er det utarbeidet et internasjonalt navigasjonsvarslingssystem hvor havområdene er inndelt i 16 områder eller "**NAVAREAS**".

Norge tilhører "**NAVAREA ONE**" hvor Storbritannia er områdekoordinator og hvor det innenfor hvert område sendes navigasjonsvarsler utover de nasjonale kystradiostasjoner. For nærmere opplysninger om senderfrekvens m.v. vises til: "Admiralty List of Radio Signals:" Volume 1 (Parts 1 & 2) - "Coast Radio Stations", Volume 3 - "Radio Weather Services and Navigational Warnings" og "Liste over norske radiostasjoner". Se også punkt 23, **Kystradioestasjonenes utsendelse av MSI**.

Det er normalt kun meldinger av plutselig karakter og som er til fare for skipsfarten, som vil bli sendt ut som navigasjonsvarsler. Alle andre meldinger vil såfremt de er kjent i tilstrekkelig tid på forhånd, bli kunngjort i "Etterretninger for sjøfarende".

Meddelelser til/fra Nasjonal Koordinator/Kystradiostasjon.

For at Kystverket eller annen ansvarlig myndighet så raskt som mulig skal kunne utbedre feil og mangler og/eller sende navigasjonsvarsel, henstilles det til sjøfarende om omgående å melde alle uregelmessigheter til:

Nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler,

Kystverket Sørøst

Serviceboks 625,

4809 Arendal.

Hele døgnet: Tlf.: 22 42 23 31. Telefax: 22 41 04 91.

eller til nærmeste kystradiostasjon.

E-post (e-mail): NAVCO@kystverket.no

(Redaksjonen, Stavanger 9. januar 2006).

34. OPPLYSNING OM LOSTJENESTEN.

Kysten er inndelt i Sjøtrafikkområder slik:

OSLOFJORDEN SJØTRAFIKKOMRÅDE

omfatter farvannene i Oslofjorden mellom riksgrensen mot Sverige og en linje Tønsberg Tønne - Sydostgrunnen.

GRENLAND SJØTRAFIKKOMRÅDE

omfatter farvannene mellom en linje Tønsberg Tønne - Sydostgrunnen og fylkesgrensen Telemark - Aust-Agder.

AGDER SJØTRAFIKKOMRÅDE

omfatter farvannene mellom fylkesgrensen Telemark - Aust-Agder og Kvassheim fyr.

ROGALAND SJØTRAFIKKOMRÅDE

omfatter farvannene mellom Kvassheim fyr og fylkesgrensen Rogaland - Hordaland.

VESTLANDET SJØTRAFIKKOMRÅDE

omfatter farvannene mellom fylkesgrensen Rogaland - Hordaland og fylkesgrensen Sogn og Fjordane - Møre og Romsdal.

MØRE OG TRØNDELAG SJØTRAFIKKOMRÅDE

omfatter farvannene mellom fylkesgrensen Sogn og Fjordane - Møre og Romsdal og fylkesgrensen Nord-Trøndelag - Nordland.

NORDLAND SJØTRAFIKKOMRÅDE

omfatter farvannene mellom fylkesgrensen Nord-Trøndelag - Nordland og en linje Leiknes i Gisundet - Teistneset lykt.

TROMS OG FINNMARK SJØTRAFIKKOMRÅDE

omfatter farvannene mellom en linje Leiknes i Gisundet - Teistneset lykt og riksgrensen mot Russland.

Lostjenesten i sjøtrafikkområdene administreres av sjøtrafikkavdelinger underlagt Kystverkets distriktskontorer. Sjøtrafikkavdelingene har samme navn som sjøtrafikkområdene. Losformidlingen ivaretas gjennom sentrale formidlingssteder. Det er viktig at bestillingsfristene overholdes ved all losbestilling.

LOSMØTESTEDER (WGS84).

Locode			
Sjøtrafikk-område	Kommune	Losmøte-sted	Posisjoner i WGS 84
Oslofjorden	Hvaler	Herføl	58° 58' 48" N, 11° 03' 54" E
Oslofjorden	Hvaler	Vidgrunnen	59° 01' 00" N, 10° 55' 54" E
Oslofjorden	Tjøme	Færder	59° 04' 30" N, 10° 34' 24" E
Grenland	Larvik	Langesunds-ukta	58° 56' 36" N, 09° 47' 36" E
Grenland	Bamble	Langøy-tangen	58° 59' 24" N, 09° 45' 48" E
Agder	Arendal	Torungen	58° 23' 30" N, 08° 48' 36" E
Agder	Eigersund	Egersund Nord*	58° 26' 54" N, 05° 50' 54" E
Agder	Eigersund	Egersund Syd*	58° 22' 54" N, 05° 59' 54" E
Agder	Farsund	Farsund	58° 01' 30" N, 06° 50' 00" E
Agder	Flekkefjord	Listafjorden*	58° 10' 54" N, 06° 32' 54" E
Agder	Kristiansand	Oksøy	58° 03' 18" N, 08° 05' 36" E
Agder	Sokndal	Sokndal	58° 17' 54" N, 06° 13' 54" E
Rogaland	Bokn	Smørstakk	59° 13' 06" N, 05° 21' 00" E
Rogaland	Karmøy	Skudeneshjorden Vest***	59° 02' 00" N, 05° 10' 00" E
Rogaland	Kvitsøy	Skudenes-fjorden	59° 06' 42" N, 05° 26' 12" E
Rogaland	Sola	Feisten	58° 50' 30" N, 05° 27' 54" E
Vestlandet	Austevoll	Korsfjorden	60° 08' 36" N, 05° 00' 54" E
Vestlandet	Fedje	Fedjeosen	60° 44' 42" N, 04° 40' 54" E
Vestlandet	Fedje	Fedje Vest**	60° 46' 00" N, 04° 27' 54" E
Vestlandet	Fedje	Holmengrå	60° 51' 18" N, 04° 36' 48" E
Vestlandet	Flora	Kvannhovden	61° 42' 00" N, 04° 45' 59" E
Vestlandet	Gulen	Holmengrå Vest**	60° 51' 00" N, 04° 25' 54" E
Møre og Trøndelag	Giske	Breisund-djupet	62° 31' 00" N, 05° 40' 54" E
Møre og Trøndelag	Giske	Breisundet	62° 27' 00" N, 05° 58' 54" E
Møre og Trøndelag	Hitra	Kråkvåg-fjorden	63° 39' 00" N, 09° 14' 54" E
Møre og Trøndelag	Kristiansund	Kristiansund/Grip	63° 15' 00" N, 07° 35' 54" E
Møre og Trøndelag	Selje	Vanylvs-gapet*	62° 12' 30" N, 05° 16' 54" E
Møre og Trøndelag	Rørвик	Grinna	64° 44' 00" N, 10° 58' 00" E
Nordland	Andøy	Andenes	69° 19' 30" N, 16° 13' 30" E
Nordland	Bodø	Landegode	67° 30' 00" N, 14° 22' 30" E
Nordland	Bodø	Store Svartoksen	67° 15' 48" N, 14° 13' 12" E
Nordland	Dønna	Åsvær Ytre	66° 17' 00" N, 12° 12' 30" E
Nordland	Dønna	Åsvær Indre*	66° 15' 18" N, 12° 36' 42" E
Nordland	Gildeskål	Fleinvær	67° 13' 30" N, 13° 46' 12" E
Nordland	Hamarøy	Tranøy	68° 12' 42" N, 15° 35' 42" E
Nordland	Lødingen	Lødingen	68° 22' 54" N, 16° 01' 42" E
Nordland	Tysfjord	Tranøy Nord	68° 18' 27" N, 15° 55' 42" E
Nordland	Tysfjord	Barøy - Rotvær	68° 22' 54" N, 16° 01' 36" E

Nordland	Hadsel	Melbu Losbording	68° 28' 00" N, 14° 48' 00" E
Nordland	Hadsel	Dragnes-odden	68° 36' 00" N, 14° 40' 00" E
Nordland	Vesvågøy	Svinøy	68° 02' 00" N, 13° 35' 00" E
Nordland	Vågan	Molldøra	68° 13' 00" N, 14° 53' 30" E
Nordland	Vågan	Svolvær'	68° 13' 00" N, 14° 34' 00" E
Nordland	Øksnes	Myre '	69° 00' 00" N, 14° 58' 00" E
Troms og Finnmark	Hammerfest	Akkarfjord-næringen*	70° 47' 00" N, 23° 32' 12" E
Troms og Finnmark	Karlsøy	Fugløya	70° 06' 00" N, 20° 12' 54" E
Troms og Finnmark	Karlsøy	Grøtnes*	69° 52' 24" N, 19° 47' 36" E
Troms og Finnmark	Lenvik	Hekkingen	69° 36' 30" N, 17° 51' 54" E
Troms og Finnmark	Lenvik	Hekkingen Syd	69° 31' 42" N, 18° 01' 54" E
Troms og Finnmark	Loppa	Lopphavet	70° 38' 00" N, 21° 14' 00" E
Troms og Finnmark	Masøy	Fruholmen	71° 05' 00" N, 23° 38' 00" E
Troms og Finnmark	Nordkapp	Honningsvåg	70° 57' 30" N, 25° 57' 24" E
Troms og Finnmark	Sør-Varanger	Kirkenes '	69° 51' 12" N, 30° 07' 12" E
Troms og Finnmark	Sør-Varanger	Kirkenes Syd *	69° 47' 18" N, 30° 04' 54" E

- * Stedet benyttes bare etter nærmere avtale.
- ** Stedet skal benyttes av fartøyer over **30.000 BT** som er klassifisert for å føre farlig eller forurensende last og av fartøyer som får los med helikopter.
- *** Stedet benyttes bare etter nærmere avtale av fartøyer over **30.000 BT** som er klassifisert for å føre farlig eller forurensende last.

BESTEMMELSER OM LOSBESTILLINGER

Bestilling av los skal i dag foregå via Kystverkets tre losformidlingsstasjoner.

Disse stasjonene er lokalisert i Lødingen, på Kvitsøy og i Horten. Bestillingen skal sendes med 24 timers varsel.

Ved endring av ETA/ETD (estimated time of arrival/departure) skal det snares varsles til den respektive losformidlingsstasjon. Hver losstasjon varsles på sine arbeidskanaler 2 timer før ETA/ETD.

Lødingen losformidling

Dekningsområde: Fra Rørvik (N for 65°08' N) til grensen mellom Norge og Russland

Telefon: +47 76 98 68 10

Faks +47 76 98 68 20

E-post: pilot.lodingen@kystverket.no

VHF: kanal 13/16

Service: 24 timer

Kvitsøy losformidling

Dekningsområde: Fra vest av Egersund til Rørvik (S for 65°08' N)

Telefon: +47 51 73 53 97 / 51 73 53 98

Faks +47 51 73 53 91

E-post: pilot.kvitsoy@kystverket.no

VHF: kanal 13/16

Service: 24 timer

Horten losformidling

Dekningsområde: Fra grensen mellom Norge og Sverige til vest av Egersund

Telefon: +47 33 03 49 70

Faks +47 33 03 49 99

E-post: pilot.horten@kystverket.no

VHF: kanal 13/16

Service: 24 timer



Kartet viser området hvert formidlingssted dekker

Losbestillingen skal inneholde:

- (a) Skipets navn
- (b) Kallesignal
- (c) Nasjonalitet
- (d) LOA, maksimum bredde og GT
- (e) Maksimum dypgående
- (f) Type last (farlig last etc.)
- (g) Ankomststed
- (h) Skipets operasjon i ankomsthavnen
- (i) ETA ved losstasjon eller ETD fra kai
- (j) Om det er behov for en eller to losere
- (k) Skipets IMO nummer
- (l) Mannskapsliste og passasjerliste
- (m) Last og bunkers (UN nr./mengde på farlig last, type/mengde bunkers)
- (n) Skipets seilingsrute (siste og neste havneanløp)
- (o) Loskrav og farledsbeviskrav
- (p) Skipets agent eller operatør
- (q) Rederi (navn og adresse)

**Losmøtesteder**

Langs kysten er det en rekke losmøtesteder (losbordssteder). Disse er merket i kartet med et eget symbol. (se illustrasjonen)

Informasjon om hvilket sjøtrafikkområde/ hvilken losstasjon disse møtestedene ligger under, samt navn og geografisk posisjon finner du bl.a. i "Den Norske Los, bind 1, alminnelige opplysninger" og i "Admiralty List of Radio signals, volume 6(2).

I de tilfeller los må vente på grunn av feil angitt tidspunkt for ankomst/avgang, må fartøyet betale ventepenger som fastsatt i forskrift av 23. desember 1994 nr. 1128 om losberedskapsgebyr og losingsgebyr. Ved ventetid kan losen, som følge av arbeidstidsbestemmelsene eller knapphet på losere i området, tilbakekalles. Ny losbestilling må i tilfelle foretas med angivelse av nøyaktig tidspunkt for fartøyet ankomst/avgang.

35 SAFE SEA NET

Utteksling av maritim informasjon for sikkerhet

Norske Safe Sea Net (SSN) er rapporteringssystemet alle skip som ankommer og forlater norske havner skal bruke. Det utvikles og drives av Kystverket.

Kontaktsted for brukere

Brevik trafikksentral

Telefon + 47 35 57 26 10

Vts.grenland@kystverket.no

1) Hvem skal gi melding ved anløp eller avgang?

Ansvarlige for å melde:

Skipets kaptein, skipets operatør eller agent. Likeså skal de som transporterer eller de som er eiere av farlig eller forurensende last ombord i et fartøy overholde de krav som er nedfelt i meldingsdirektivet 2002/59/EC eller <http://www.lovdata.no/for/sf/fi/xi-19990616-0727.html#map0>, som er den norske forskriften.

Følgende skip er pålagt å sende anløps – eller avgangsmelding dersom de tilfredsstiller 1 eller flere av følgende punkter:

- Alle fartøy på 300 gross ton eller mer må avgi melding før anløp eller avgang dersom annet ikke er bestemt.
- Fiskefartøy, tradisjonelle skip eller lystfartøy med lengde på 45 meter eller mer.
- Skip med 5000 tonn eller mer i bunkers.
- I Norge har vi et strengere krav som sier at det skal meldes om bunkersmengde på 300 tonn eller mer.
- Alle skip uansett størrelse som fører farlig eller forurensende last.

2) Hvordan får jeg tilgang til det nasjonale SafeSeaNet (SSN)?

For å få adgang til det nasjonale SafeSeaNet må du være registrert som bruker. For å bli registrert må du henvende deg til: Kontaktsted for brukere (Se kontaktinformasjon i toppen av dette dokumentet)

For å bli registrert må du oppgi følgende:

1. Navn på firma man representerer
2. Firmaets adresse, telefonnummer og e-postadresse
3. Type firma, f.eks. agent, reder, megler, befrakter
4. Firmaets registreringsnummer
5. Navnet på den eller de som skal utføre registreringsarbeid, fornavn og etternavn.
6. Vedkommendes stilling

Når nødvendige data er oppgitt vil den enkelte få tildelt en unik ID og passord. Vedkommende vil i tillegg få oppgitt firmaets ID. Husk at passordet er strengt personlig.

Dersom den enkelte får vanskeligheter med registrering, mistet ID eller passord eller får andre problemer vil Kontaktsted for brukere være behjelpelig med å løse problemet. Denne tjenesten opererer på 24 timers basis. (Se kontaktinformasjon i toppen av dette dokumentet)

3) Når og hvor skal jeg melde?

Før anløp til en norsk havn kan finne sted skal det sendes melding om dette til Kystverket via det nasjonale SafeSeaNet systemet. Dersom fartøyet kommer fra en havn utenfor EU/EØS-området og frakter farlig eller forurensende last (HAZMAT last) skal det også gis melding om dette. Dersom fartøyet har farlig eller forurensende last om bord, eller bunkers ut over de grenseverdier som er angitt i forskriften skal det sendes melding før avgang fra havn.

Meldinger gis ved å benytte:

1) Internettside: <http://www.shiprep.no> eller

2) Kystverkets hjemmeside <http://www.kystverket.no/?aid=9030959>

(som presenterer informasjon om SSN og har link til siden over)

Når skal melding sendes?

Fartøyet fører, kaptein, operatør agent eller andre som melder på fører eller kapteins vegne, skal melde fartøyet ankomst til en havn i Norge etter de regler som er nedfelt i direktiv 2002/59/EC eller etter norsk "Forskrift om krav til melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last".

(a) minst 24 timer før ankomst, eller

(b) senest når skipet forlater avgangshavnen dersom seilasen er kortere enn 24 timer eller

(c) hvis anløpshavnen ikke er kjent eller at denne blir endret under seilasen skal det meldes så snart anløpshavnen er kjent.

Legg merke til at melding om farlig og forurensende last og bunkersmengde over 300 tonn skal gis før avgang fra norsk havn.

4) Hva gjør jeg dersom Internett ikke er tilgjengelig?

Dersom du ikke har tilgang til Internett må du:

a) Benytte en skipsagent eller en operatør med slik tilgang, eller:

b) Kystverket har avtale med Telenor Maritime Radio (TMR) som kan avgi melding på vegne av fartøyet kaptein. TMR er registrert som bruker på lik linje med andre brukere i det nasjonale SafeSeaNet-systemet. De kan ta imot meldinger på telefon, faks eller e-post.

I denne sammenheng kan du se på TMR som skipsoperatør eller agent.

Her finner du nødvendige kontaktdata til TMR: <http://www.maritimradio.no/kontakt.htm> eller telefonnummer 120.

5) Hva skal meldes?

For tiden er det mulig å sende følgende meldinger i det nasjonale SafeSeaNet:

- Anløpsmelding (Port Notification)

Denne benyttes til å informere SafeSeaNet om at et gitt fartøy er på vei til en bestemt havn med forventet tid for ankomst. Meldingen skal også inneholde informasjon om hvor mange personer som utgjør mannskapet og hvor mange passasjerer det er ombord. En tidligere melding kan også kanselleres.

- Melding om farlig eller forurensende last (HAZMAT Notification)

Denne meldingen benyttes til å melde om farlig eller forurensende last som er ombord i et fartøy. Den som skal melde om slik last må også ha en detaljert oppgave over denne. Bemerk: Hazmat-melding kreves av fartøy med bunkers over 300 tonn som har slik last.

- Sikkerhetsmelding (Security Notification (ISPS))

Denne meldingen skal benyttes til å sende informasjon om hvilke sikkerhets-regime fartøyet har og om dette har blitt fulgt i de 10 siste havnene.

Hva du skal oppgi når du avgir en av disse meldingstypene, fremgår tydelig av de nettskjemaene som blir tilgjengelig underveis i avmeldingen.

Hazmat

Den separate meldingstjenesten for farlig og forurensende last Hazmat, opphørte fra 1. juli 2004. Dette inngår nå i Safe Sea Nets Ship Reporting.

SAFE SEA NET - GENERAL USER INFORMATION

Maritime information exchange for safety

Safe Sea Net is the Norwegian Coastal Administration (NCA)'s ship reporting, of mandatory use for all ships arriving and departing Norwegian ports.

User Contact Point

Brevik Control

Telephone + 47 35 57 26 10

Vts.grenland@kystverket.no

SafeSeaNet:

- *Is a European electronic reporting- and information system for vessel traffic.*
- *Includes all ships over 300 BT.*
- *Includes all ships carrying hazardous or polluting goods, regardless of size.*
- *The Norwegian SSN-system generates automatic messages directly to the European central Safe Sea Net system, operated by EMSA (European Maritime Safety Organisation)*

1) Who have to or can notify?

Responsible bodies:

The masters, operators or agents of ships, as well as shippers or owners of dangerous or polluting goods carried on board such ships, comply with the requirements under the Directive 2002/59/EC

Ships of the following category have to give notification:

- The Directive 2002/59/EC applies to ships of 300 gross tonnage and upwards, unless stated otherwise.
- Fishing vessels, traditional ships and recreational crafts with a length of 45 meters and above.
- Ships with bunkers of 5 000 tons and more.
- In Norway you have to notify bunkers of 300 tons or more.
- Any ship, irrespective of size, carrying dangerous or polluting goods.

2) How to gain access to SafeSeaNet (SSN) in Norway

To gain user access to the SSN in Norway you need to be a registered user. To register you need to contact the User Contact Point. (See information at top of page)

Necessary information for registration:

1. Company name
2. Company Address, Telephone no, E-mail
3. Company type
4. Company registration number
5. Name of individual, First name, Last name
6. Position

On giving this, you will receive a unique user ID and password. One ID recognizes the company, and a separate one is given to the individual employee. Please note that the password is strictly personal.

If you encounter any problem, missing password, loss of ID, please contact our User Contact Point on a 24 hours basis. (See contact information at top of page.)

3) When and where to report?

Before arrival to a Norwegian port (see specifications on time of notification below) you have to give Port- and possible Hazmat notification in advance to the Norwegian Coastal Administration.

Do this by either using

- 1) the website: <http://www.shiprep.no> or
- 2) the link fined here: <http://www.kystverket.no/?aid=9030959>

When shall notification take place?

The operator, agent or master of a ship bound for a port of a Member State shall notify the information in Annex I(1) (directive (2002/59/EC) to the port authority:

- (a) at least twenty-four hours in advance; or
- (b) at the latest, at the time the ship leaves the previous port, if the voyage time is less than twenty-four hours; or
- (c) if the port of call is not known or it is changed during the voyage, as soon as this information is available.

Remember that the HAZMAT Notification has to be given before you leave a port in Norway.

4) If Internet is not available to you

If you are not online, you must either:

- a) Use a ship agent or a ship operator to perform the registration.
- b) As an option Telenor Networks Maritime Radio can do the notification. This company is registered as a user in our national SSN system and have the necessary access rights to do the notifications. They can do the notification based on contact via phone, radio or e-mail. At this link you will find the necessary contact information: <http://www.maritimradio.no/kontakt.htm>
In this context you can look upon Telenor Networks Maritime Radio as an agent (ref. paragraph "Responsible bodies")

5) What to notify?

For the time being the national SafeSeaNet system facilitate the following notifications:

Port Notification

Used to notify SafeSeaNet that a given vessel is bound for a particular port with an estimated time of arrival and with a number of persons aboard. Note that the destination port can be 'unknown' (then cancelling a previous port notification).

HAZMAT Notification

Used to notify SafeSeaNet that a given vessel carries dangerous goods and that the sender owns detailed information about these dangerous goods.

Security Notification (ISPS)

Used to notify SafeSeaNet that the sender holds security information about a given vessel. Our web site for notifications lists all the data that have to be given before arrival or departure. The data required are presented in a form on the following website:
<http://www.kystverket.no/?aid=9030959>

Hazmat

Separate Hazmat reporting was closed down 1st of July 2004. This is now included in SSN Ship reporting.

36. HORDALAND. FEDJE LOSSTASJON. LOSTRANSPORT MED HELIKOPTER.

1. **Losmøtesteder:**
Fedje Vest 60° 46.0' N, 04° 27.9' E.
Holmengrå Vest 60° 51.0' N, 04° 25.9' E.
2. Fartøyer over **30.000 BT** som er klassifisert for å føre farlig eller forurensende last som nevnt i vedlegg 2 til forskrift 23. desember 1994 nr. 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann, vil bare bli betjent fra losmøtestedene som er nevnt i punkt 1. Dette gjelder også når fartøyene ikke fører last. **Fedje Trafikksentral** kan bestemme at også andre fartøyer skal betjenes fra losmøtestedene som er nevnt i punkt 1.
3. De fartøyene som er nevnt i punkt 2, gis tilbud om lostransport med helikopter. Tilbudet fremsettes overfor fartøyet eller agenten ved første losbestilling. Fartøyer/agenter som ikke umiddelbart godtar bruk av helikopter, gis frist til å avgjøre inntil 12 timer før losoppdraget skal iverksettes.
4. Fartøyer som mottar helikopter, skal rette seg etter regler nedlagt i "Guide to Helicopter/Ship Operations", utgitt av International Chamber of Shipping og "Shipmaster's Guide To Pilot Transfer By Helicopter", utgitt av International Maritime Pilots' Association.
5. De fartøyene som er nevnt i punkt 2, og som ikke kan eller ikke ønsker å benytte helikopter til lostransport, vil bli betjent fra losbåt når slike operasjoner kan utføres med nødvendig sikkerhet. Basis for disse operasjonene skal være losmøtestedene som er nevnt i punkt 1. Det presiseres at alternativet til helikoptertransport er ventetid når bruk av losbåt ikke anses forsvarlig.
6. **Fedje Trafikksentral** skal ikke klarere fartøyer som er nevnt i punkt 2, for innseiling før losen har embarkert. Slike fartøyer skal ikke klareres for utseiling med los ombord før det er avklart at losen kan debarkere som forutsatt.
7. Ved ledig kapasitet kan også andre fartøyer enn de som er nevnt i punkt 2, gis tilbud om lostransport med helikopter når fartøyet fyller kravene i punkt 4. Fartøyene vil eventuelt bli betjent fra losmøtestedene som er nevnt i punkt 1.
8. Kostnadene ved all bruk av helikopter til lostransport faktureres av helikopterselskapet til det enkelte fartøy ved agenten.
9. Tiltakene iverksettes straks og skal gjelde inntil videre.

Fartøyer som ikke omfattes av tiltakene, vil fortsatt bli betjent med losbåt fra losmøtestedene i **Fedjeosen** og ved **Holmengrå**. Statslos skal forhåndsbestilles med **24 timers** varsel til: **Fedje Trafikksentral**, telefon: 56 16 44 30, fax: 56 16 43 36.

HORDALAND. FEDJE PILOT STATION. PILOT TRANSFER BY HELICOPTER.

1. Pilot boarding places:
Fedje Vest 60° 46.0' N, 04° 27.9' E.
Holmengrå Vest 60° 51.0' N, 04° 25.9' E.
2. Pilot services for vessels which exceed 30,000 GT and are classified to carry hazardous or polluting cargo as mentioned i Annex 2 to Regulation no. 1129 of 23 December 1994 on the Obligation to use a Pilot in Norwegian Waters, will be provided exclusively from the pilot boarding places mentioned in point 1. The same applies when the vessels carry no cargo. Fedje Traffic Control Centre may decide that other vessels should also be serviced from the pilot boarding places mentioned in point 1.
3. Vessels as mentioned in point 2 will be offered pilot transfer by helicopter. Such offer will be given to the vessel or the agent when the initial pilot-booking is made. Vessels/agents that do not immediately accept pilot transfer by helicopter will have up to 12 hours prior to commencement of the pilotage assignment in which to make a decision.
4. Vessels that receive a helicopter shall comply with the rules set out in "Guide to Helicopter/Ship Operations", issued by the International Chamber of Shipping and "Shipmaster's Guide to Pilot Transfer by Helicopter", issued by the International Maritime Pilots' Association.
5. Vessels as mentioned in point 2, which cannot or do not wish to have a pilot transferred by helicopter, will have a pilot transferred by pilot boat when this can be done safely. The pilot will be transferred to the new pilot boarding places mentioned in point 1. It should be noted that to decline use of a helicopter in cases where it is not safe to use a pilot boat will result in waiting time.
6. Fedje Traffic Control Centre shall not clear vessels mentioned in point 2 for entry until the pilot has embarked. Such vessels shall not be cleared for departure with a pilot on board until it is confirmed that the pilot can disembark as intended.
7. If helicopters are available, other vessels than those mentioned in point 2 may also be offered pilot transfer by helicopter provided the vessel in question satisfies the requirements of point 4. The vessels will in the event be provided with a pilot at the new pilot boarding places.
8. The helicopter company will bill the agent for the particular vessel for all costs incurred in pilot transfer by helicopter.
9. The above measures will be implemented immediately and shall apply until further notice.

Vessels not encompassed by these measures will continue to be provided with a pilot by pilot boat at the pilot boarding places in Fedjeosen and off Holmengrå. State pilots shall be booked in advance giving 24 hours' notice to:

Fedje Traffic Control Centre, telephone: 56 16 44 30, fax: 56 16 43 36.

37. FORSKRIFTER OM BRUK AV STATSLOS. GEBYRER

For å bidra til økt navigasjons- og miljøsikkerhet på norskekysten ble det med virkning fra 1. mai 1995 innført et nytt, helhetlig lospliktsystem, fastsatt med hjemmel i lov av 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten. Med visse unntak (bl.a. for de fleste fartøyer i innenriks fart) har fartøyer over 500 BT plikt til å bruke statslos innenfor grunnlinjen. For fartøyer som fører farlig eller forurensende last, og for enkelte andre fartøyer, er tonnasjegrensen lavere. Farledsbevis kan gi fritak fra plikten til å bruke los.

Følgende forskrifter med senere endringer gjelder:

Forskrift 23. 12. 1994 nr. 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann.

Forskrift 23. 12. 1994 nr. 1215 om farledsbevis.

Forskrift 23. 12. 1994 nr. 1128 om losberedskapsgebyr og losingsgebyr (losgebyrer).

Forskrift 21. 04. 1995 nr. 375 om alminnelig kystgebyr.

Forskrift 25. 04. 1995 nr. 388 om innkreving m.v. av losgebyrer og alminnelig kystgebyr til Kystverket.

I tillegg gjelder følgende lokale forskrifter om losplikt, gitt med hjemmel i lov av 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten:

1. Forskrift om at los skal nyttes i **Grenlandsområdet**, Telemark fylke, fastsatt ved kgl. resolusjon av 15. juli 1994.
Forskriften gjelder fartøyer over 200 BT som trafikkerer Grenlandsområdet.
Se Bilag til Efs nr. 15/1994.

Spørsmål vedrørende losplikt/farledsbevis/losgebyrer rettes til:

Sjøtrafikkavdeling:

Oslofjorden

Grenland

Agder

Rogaland

Vestlandet

Møre og Trøndelag

Nordland

Troms og Finnmark

Sjøtrafikkavdelingene vil også kunne oversende aktuelle forskrifter.

Telefon:

33 03 49 50.

35 57 26 00

38 12 95 70.

51 73 60 10.

55 30 19 80/56 16 44 20.

71 57 08 00.

76 98 68 00.

78 47 74 00.

38. VILKÅR FOR BRUK AV FARLEDSBEVIS.

Ved utstedelse av farledsbevis kan det settes særskilte vilkår i det enkelte tilfelle. For alle farledsbevis gjelder følgende generelle vilkår for at farledsbeviset skal kunne nyttes:

1. Dersom innehaver av farledsbeviset selv ikke er fartøyets fører, må også føreren ha farledsbevis for det aktuelle området.
2. Innhaver som ikke omfattes av arbeidstidsbestemmelsene på skip skal ha minst 12 timers fri fra all tjeneste på broen hvert døgn. Tjenestefriheten må ikke deles inn i mer enn to perioder. I løpet av de siste 12 timene før farledsbeviset tas i bruk, skal innhaveren ha hatt minst 6 timers fri fra all tjeneste.
3. Den som tar farledsbeviset i bruk, skal hele tiden være til stede på broen (med unntak av korte, nødvendige fravær) og forestå navigeringen og manøvreringen.
4. Fartøyets radar- og VHF- anlegg skal være i full operasjonell stand.
5. Ankerutrustningen skal være i full operasjonell stand.
6. Fartøyets sjøkart for det aktuelle området skal være fullt oppdaterte og i målestokk minst 1:50 000. I tillegg skal fartøyet ha oppdaterte spesialkart i større målestokk for det aktuelle farvannet i den utstrekning slike finnes i norsk kartserie.
7. Innehaver av farledsbevis skal avstå fra bruk av alkohol og andre rusmidler minst 8 timer før farledsbeviset tas i bruk og senere under all seilas i lospliktig farvann. Dersom det oppstår uhell, skal den innhaver av farledsbevis som har forestått navigeringen avstå fra bruk av alkohol og andre rusmidler i 6 timer etter at fartøyet har anløpt norsk havn eller ankret opp i norsk farvann.
8. Farledsbeviset er utstedt etter forskriftene som er nevnt først i farledsbeviset. Farledsbeviset gir ikke rett til å seile uten los dersom plikten til å nytte los følger av enkeltvedtak eller av andre regler enn de nevnte (f.eks. regler gitt for bestemte farvann eller gitt ut fra hensynet til rikets sikkerhet).
9. Farledsbeviset kan ikke brukes i strid med forskrifter eller enkeltvedtak gitt etter at det er utstedt.
10. Farledsbeviset skal finnes ombord og skal på forlangende vises fram for Kystverkets tjenestemenn, Sjøfatsdirektoratets tjenestemenn, lokal havneadministrasjon, Politiet, Forsvaret og Tollvesenet.
11. Melding skal gis til nærmeste losformidlingssentral når seilas i lospliktig farvann påbegynnes og avsluttes. Ordinære havneanløp skal ikke regnes som avslutning av seilas i denne forbindelse. Spørsmålene fra losformidlingssentralen skal besvares med korrekte opplysninger.
12. Fartøyet skal rette seg etter eventuelle særskilte regler for bruken av farvannet, og etter anvisninger gitt fra trafikkentraler.
13. Ethvert uhell i forbindelse med navigeringen eller manøvreringen, og andre uhell og forhold som kan ha betydning for skipstrafikken og/eller miljøet skal straks rapporteres til nærmeste losformidlingssentral.

Merk spesielt punkt 11 om plikt til å gi melding når seilas i lospliktig farvann påbegynnes og avsluttes.

39. ROGALAND. KVITSØY TRAFIKKSENTRAL. FORSKRIFT. VIRKEOMRÅDE..

Kystverket etablerte 1. januar 2003 sjøtrafikk tjenester i **Rogalandsområdet** og deler av Hordaland. Tjenestene leveres fra **Kvitsøy trafikkentral**.

I den forbindelse gjøres gjeldende endringer i forskrift om maritime trafikksentraler herunder nytt kapittel 5 som omhandler bruk av farvannene i Rogalandsområdet og deler av Hordaland.

Endringene trådte i kraft 1. januar 2003 klokken 2000.

Forskriftens virkeområde er alt farvann innenfor rette linjer trukket slik:

(Alle posisjoner (WGS 84).

Fra **Håskru lykt** (59° 32' 57" N, 05° 14' 20" E) til **Bømlahuk** (59° 34' 29" N, 05° 11' 01" E) derfra i retning 270° til posisjon 59° 34' 28" N, 04° 53' 30" E, derfra til posisjon 59° 19' 34" N, 04° 43' 42" E, derfra til 59° 17' 16" N, 04° 42' 42" E, derfra til 59° 14' 16" N, 04° 43' 36" E, derfra til 59° 05' 34" N, 05° 05' 19" E, derfra til 58° 58' 52" N, 05° 14' 49" E, derfra til 58° 44' 58" N, 05° 21' 31" E, derfra i retning 090° til **Jærens Rev** i posisjon 58° 44' 58" N, 05° 29' 31" E.

Meldepunkter for trafikksentralen på Kvitsøy er ved passering av forskriftens virkeområde, samt:

Inngående fartøy må innhente ny tillatelse fra trafikksentralen på Kvitsøy når det passerer en rett linje fra sydpynen av **Vardneset** (59° 21.1' N, 05° 58.6' E) til **Jelsahunden** lykt (59° 19.83' N, 06° 01.9' E).

Fartøy som skal benytte **Karmsundet**, og som kommer **sydfra**, skal innhente ny tillatelse fra trafikksentralen på Kvitsøy når det passerer rette linjer trukket fra **Krukaneset** lykt (59° 16' 08" N, 05° 21' 24" E) via **Smørstakk** lykt (59° 15' 07" N, 05° 21' 03" E) og derfra i retning 270° til land på **Karmøy**.

Kvitsøy trafikkentral vil nytte VHF arbeidskanalene 18 og 19.

VHF kanal 19 dekker området nord for 59° 12' og vest for henholdsvis broen mellom **Vestre-** og **Austre- Bogn**, broen mellom **Austre Bogn** og **Ognøy** samt broen mellom **Ognøy** og fastlandet

I tillegg dekker kanal 19 området som ligger nord for 59° 20' og øst for 05° 58'.

VHF kanal 18 dekker resten av virkeområdet.

Kart: 14, 15, 16, 17, 19, 204, 207, 304, 306, 307, 559.

Merk: Ved utsetting av forskriftens virkeområdet i kart som ikke har WGS Datum må kartets korreksjonsfaktor benyttes for å få den riktige posisjon.

Forskriften i sin helhet finnes som bilag til Efs nr. 2/2003 (bilaget kan fåes ved henvendelse til Efs redaksjon) eller på Kystverkets hjemmeside: <http://www.kystverket.no> – under Lover og regler/Lokale forskrifter. (Kystverket, 2006).

40. FORSKRIFT OM TILVISNING AV Plass til oppankring og fortøyning i Geirangerfjorden, Møre og Romsdal.

Kystverket etablerte 1. januar 2005 en forskrift om oppankring og fortøyning i Geirangerfjorden, Møre og Romsdal i forbindelse med cruisetrafikken som går inn til Geiranger i cruise sesongen. Følgende forskrift gjelder:

Forskrift om tilvisning av plass til oppankring og fortøyning i Geirangerfjorden, Møre og Romsdal.

Fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet 7. desember 2004 med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. § 6 annet ledd.

Forskriften finnes på Kystverkets hjemmeside:

<http://www.kystverket.no> – under Lover og regler/Lokale forskrifter.

41. OPPGAVE OVER TRAFIKKSEPARERINGSSYSTEM GODKJENT AV IMO.

Regel 10 i "Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen" av 1972, er tillemptet til trafikksepareringssystem som er godkjent av IMO (International Maritime Organization).

Rutesystemer

Rutesystemer som er vedtatt av IMO finnes i IMO ***Ships' Routeing*** hvorav 7. utgave ble utgitt i 1999. Endringer i rutesystemer og nye rutesystemer som er vedtatt gjøres kjent gjennom sirkulære fra IMO og i "Etterretninger for sjøfarende" / "Notices to Mariners".

I norske farvann er det tre rutesystemer:

- trafikkseparasjonssystem utenfor Jæren, "OFF FEISTEIN", vedtatt av IMO,
- trafikkseparasjonssystem og aktsomhetsområder i Oslofjorden, fastsatt ved forskrift i medhold av Sjøtrafikkforskriften,
- påbudte seilingsleier i territorialfarvannet for strekningen Vardø– Nordkapp, fastsatt ved forskrift i medhold av Sjøtrafikkforskriften

Trafikksepareringssystem finnes også gjengitt i sjøkart. Man bør være oppmerksom på at "noter" med trafikkanvisninger ikke alltid i sin helhet finnes medtatt i sjøkartet. Disse anvisninger finnes utførlig i "Ships' Routeing, pilot-charts, passage planning guides" og andre nautiske publikasjoner og seilingsbeskrivelser.

I noen system er spesielle forholdsregler innbefattet som angir at de kan benyttes av alle skip eller bare for spesielle "klasser" av skip.

(Redaksjonen, Stavanger 3. januar 2006).

42 ORIENTERING OM OMRÅDER MED STOR MENGDE AV FASTSTÅENDE FISKEREDSKAPER.

Fiskeriintensiteten langs norskekysten kan variere med mange ulike faktorer, men erfaring har vist at noen områder har jevnt høy intensitet gjennom deler av året. Fiske med faststående fiskeredskaper utføres fortrinnsvis av mellomstore fiskefartøy i disse områdene.

Aktiviteten foregår i området mellom kystlinjen og kontinentalskråningen som døgndrift, hvor fiskeredskapen er markert med bøye og flytevak.

For perioden **f.o.m. januar t.o.m. mars** betegnes følgende områder med høy aktivitet av fiskefartøy med faststående fiskeredskaper.

kystområdene på strekningen Svinøy til Grip

kystområdene på strekningen Røst til Torsvåg, samt deler av Vestfjorden

kystområdene utenfor Fruholmen

(Fiskeridirektoratet, januar 2006).

43. FORSKRIFT OM MERKING AV FISKEREDSKAPER.

Fastsatt av Fiskeridepartementet 10. oktober 1989 i medhold av §§ 1 og 23 i lov av 3. juni 1983 nr. 40 om saltvannsfiske m.v..

Kapittel I. Virkeområde.

§ 1. Virkeområde.

Forskriften gjelder for merking av fiskeredskap med tilhørende utstyr for fiske i sjøen.

For fiske med norske fartøy gjelder forskriften i farvann under norsk fiskerijurisdiksjon utenfor det norske fastland med mindre annet er bestemt. For utenlandske fartøy gjelder forskriften for fiske i Norges økonomiske sone utenfor det norske fastland.

Kapittel II. Generelle merkebestemmelser.

§ 2. Identitetsmerking.

Faststående og drivende fiskeredskap som står i sjøen, skal være tydelig merket med vedkommende fartøys distriktsmerke. Dersom registreringspliktig fartøy ikke nyttes, skal redskapet være merket med eierens navn og adresse. Minst ett av vakene på redskapet skal være påført merke.

Not eller mær (pose) som brukes til låssetting, merkes som bestemt i første ledd, likevel slik at minst to vak skal være forskriftsmessig merket.

Merking skal foretas på selve redskapet, hvis dette ikke har vak.

Med vak menes også blåser og bøyer.

Kapittel III. Spesielle merkebestemmelser utenfor 4 n. mil.

§ 3. Faststående redskap.

Faststående garn- og lineredskap som står helt eller delvis i Norges økonomiske sone, skal være merket slik:

a) Endebøyer.

Om dagen skal redskapet i hver ende ha bøye med stang forsynt med radarreflektor eller flagg. Etter solnedgang skal det i hver ende av redskapet være bøye med refleksmidler (jfr. bokstav f)) og stang forsynt med lys (jfr. bokstav g)) slik at endebøyene angir redskapets posisjon og utstrekning.

b) Vestre endebøye.

Om dagen skal den vestre (halve kompassirkelen fra syd gjennom vest til og inkludert nord) endebøye ha to flagg, det ene over det annet. Avstanden mellom flaggene skal være minst 25 cm. Radarreflektor kan brukes i stedet for det øverste flagg. Etter solnedgang skal bøyen ha to lys. Avstanden mellom lysene skal være minst 50 cm.

c) Østre endebøye.

Om dagen skal den østre (halve kompassirkelen fra nord gjennom øst til og inkludert syd) endebøye ha ett flagg. Radarreflektor kan brukes i stedet for flagg. Etter solnedgang skal bøyen ha ett lys.

d) Bøyeavstand. Midtbøyer.

Avstanden mellom merkebøyene på et redskap skal ikke overstige 1 nautisk mil. Redskap med lengde over 1 nautisk mil, skal ha en eller flere bøyer (midtbøyer) mellom endebøyene. Midtbøye skal utstyres som bestemt i bokstav c). Etter solnedgang kan slik bøye likevel være uten lys, så lenge avstanden fra lys på redskapet ikke overstiger 2 nautiske mil.

e) En endebøye.

Gjør bunnens beskaffenhet og/eller strømmens styrke det umulig å ha bøye i hver ende av redskapet, skal redskapets lengde fra endebøyen ikke overstige 1 nautisk mil. Bokstavene b) og c) gjelder tilsvarende, ettersom redskapet står i øst- eller vestretning av endebøyen.

f) Bøjestang. Refleksmidler.

Stangen på merkebøyene skal være minst 2 meter høy over vannlinjen. Vak, bøjestang eller toppmerke skal forsynes med refleksmidler, slik at lys kan reflekteres i alle retninger.

g) Bøyelys.

Lys på bøjestangen skal være gult og synlig i en avstand av minst 2 nautiske mil i god siktbarhet og mørke. Det kan nyttes lys som er tent hele tiden med samme styrke (fastlys), eller blinklys. På samme bøye kan det ikke nyttes både fastlys og blinklys. Blinklys skal gi mellom 20 og 25 blink pr. minutt. Brukes to blinklys på samme merkebøye, skal disse være synkronisert, slik at de blinker i takt.

§ 4. Drivende redskap.

Drivende garn- og lineredskap som står i sjøen, skal være merket slik:

a) Endebøyer.

For endebøyer gjelder § 3 bokstav a) tilsvarende. Begge endebøyer skal utstyres som bestemt i § 3 bokstav c)

b) Bøyeavstand. Midtbøyer.

Avstanden mellom merkebøyene på et redskap skal ikke overstige 2 nautiske mil. Redskap med lengde over 2 nautiske mil, skal ha en eller flere bøyer (midtbøyer) mellom endebøyene.

Midtbøye skal utstyres som bestemt i § 3 bokstav c).

c) Blåser.

Garnlenke med lengde over 1 nautisk mil skal mellom merkebøyene ha en eller flere blåser med en lysreflekterende farge som er godt synlig.

d) Bøiestang. Refleksmidler. Bøyelys.

§ 3 bokstavene f) og g) gjelder tilsvarende.

e) En endebøye.

Når redskapet er festet i et fiskefartøy, er det ikke nødvendig med merkebøye i denne enden.

Kapittel IV. Spesielle merkebestemmelser for Finnmark innenfor 4 n. mil**§ 5. Faststående garn- og lineredskap.**

Faststående garn- og lineredskap som på kysten av Finnmark står innenfor 4 nautiske mil fra grunnlinjene, skal hele døgnet føre dagmerking som bestemt i § 3 bokstavene a) - d). Er det umulig å bruke stang med høyde minst 2 meter som bestemt i § 3, bokstav f), kan det nyttes stang som er minst 1 meter høy over vannlinjen. Dersom redskapets utstrekning ikke overstiger 1 nautisk mil, kan det nyttes en endebøye, jfr. § 3, bokstav e) annet punktum. Bøiestengene bør forsynes med refleksmidler, slik at lys kan reflekteres i alle retninger.

Kapittel V. Fellesbestemmelser.**§ 6. Typegodkjennelse.**

Merkebøyer, herunder lys, refleksmidler og radarreflektorer nyttet av norske fartøy, skal være typegodkjent av Fiskeridirektoratet.

Fiskeridirektoratet kan fastsette forskrifter om typegodkjennelse av fiskeredskap.

§ 7. Ikrafttreden.

Denne forskrift trer i kraft straks. Samtidig oppheves Fiskeridepartementets forskrift av 28. januar 1985 nr. 162 om merking av fiskeredskap.

44 ISTJENESTEN I NORGE.

Den norske istjenestens hovedkontor og ekspedisjon:

Postadresse:

Kystverket Sørøst

Istjenesten

Serviceboks 625

N-4809 ARENDAL

NORWAY

Telefon: +47 3701 9700 Sentralbord kl. 0800-1545 hverdager.

481 54 142 / 959 30 261 utenom arbeidstid.

Telefaks: 3702 7619

E-post: ismelding@kystverket.no

Internett: www.kystverket.no

Istjenesten i Norge sorterer under Kystverket, og har til oppgave å gi skipsfarten melding om isforholdene.

Istjenesten gjelder farleder, havner og utenskjærs seilingsruter på kyststrekningen svenskegrensen til Kristiansand, inkludert Oslofjorden.

Istjenesten omfatter ikke isbrytertjeneste inn til havnene.

De fleste større havnene disponerer isbryter for bruk i havneområdet og for assistanse ved inn- og utseiling fra havnen. Kontakt aktuell havnemyndighet for informasjon.

Kyststrekningen er delt inn i områder identifisert med kode etter "The Baltic Sea Ice Code".

I hvert område er det utpekt observatør som rapporterer til istjenesten.

Ismelding er tilgjengelig 1. desember til 31. mars på Internett.

Trafikkentralene i **Brevik** og **Horten** formidler også ismelding på forespørsel.

(Kystverket Sørøst, Arendal 5. januar 2006).

45. ADRESSEOPPGAVER FOR ISBRYTERTJENESTEN I SVERIGE, FINLAND, DANMARK, ESTLAND, LATVIA, POLEN OG TYSKLAND.

SVERIGE:

Postadresse: Sjöfartsverket, Isbrytningsenheten,

Sydlatanten 15, 418 34 GÖTEBORG

Telefon: Sentralbord (0800–1640)

+46-(0)31-64 77 00

Chef Isbrytningsenheten

+46-(0)31-64 77 82

Driftsledare

+46-(0)31-64 77 83

Ledningscentral

+46-(0)31-64 77 80

I den tiden isbryterekspedisjonen er ubemannet oppnås kontakt gjennom

telefonsvarer på telefon: **+46-(0)31-64 77 80**

Fax: +46-(0)31-64 77 89

Telex 64416 Iceserv S

E-post: opc@sjofartsverket.se

Internet: www.sjofartsverket.se

Aktuell informasjon:

Kortfattet informasjon om dagens issituasjon, isbryernes arbeidsområde kan nås gjennom "Vintersjøfart" på Sjøfartsverkets hjemmeside: www.sjofartsverket.se klikk på **yrkessjøfart**, deretter på **Vintersjøfart**.

Telefonnummer til svenske isbrytere:

Isbrytere/Kallesignal	Telefonnr:	Fax:
Ale /SBPO	+46(0)11-19 16 00	+46(0)11-19 16 01
Atle/ SBPR	+46(0)11-19 16 30	+46(0)11-19 16 31
Frej /SBPT	+46(0)11-19 16 20	+46(0)11-19 16 21
Oden/ SMLQ	+46(0)11-19 16 40	+46(0)11-19 16 41
Ymer /SDIA	+46(0)11-19 16 10	+46(0)11-19 16 11
Tor Viking II /SLJT	+871 325 967 410	
Balder Viking/ SLKA	+870 326 582 910	
Vidar Viking /SLKD	+870 326 583 510	
Baltica /SJOY	+46(0)10-239 00 11	
Scandica /SKFZ	+46(0)10-239 05 15	

Samtlige isbrytere lytter på VHF kanal 16 og MF 2332 kHz.

FINLAND:

Postadresse: Rederiverket, Operativ ledning

Gjuterivägen 16

FIN-00380 HELSINGFORS FINLAND

Telefon: Sentralbord (08.00-16.15) +358-(0)306 207 000

Isbrytardirektør +358-(0)306 207 160

Fax: +358-(0)306 207 033

Isbrytertjenesten:

Postadresse: Sjøfartsverket

Vintersjøfart

PB 171

00181 Helsingfors

Telefon (+358) (0)204 481

Fax (+358) (0)204 48 4470

E-post: winternavigation@fma.fi

Internett: <http://www.fma.fi/s/>

Telefonnummer til finske isbrytere.

Isbrytere/Kallesignal	Telefonnr. (GSM)	Telefonnr. (Sat)
Urho/ OHMS	+358(0)400 21 96 81	+358(0)306 20 75 00
Sisu/ OHMW	+358(0)400 21 96 82	+358(0)306 20 74 00
Voima/ OHLW	+358(0)400 31 81 56	+358(0)306 20 76 50
Apu/OHMP	+358(0)400 31 44 90	+358(0)306 20 76 00
Fennica /OJAD	+358(0)400 10 71 59	+358(0)306 20 77 00
Nordica/ OJAE	+358(0)400 24 65 51	+358(0)306 20 78 00
Otso /OIRT	+358(0)400 21 96 80	+358(0)306 20 73 00
Kontio /OIRV	+358(0)400 31 44 92	+358(0)306 20 72 00
Botnica /OJAK	+358(0)400 20 38 76	+358(0)306 20 79 00

Samtlige isbrytere lytter på VHF kanal 16 og MF 2332 kHz.

DANMARK:

Postadress: Søværnets Operative Kommando, Operationssektionen, Istjenesten
Postbox 483
DK-8100 ÅRHUS C, DANMARK
Telefon: +45-89 43 30 99
+45-89 43 31 50
Håmtfax: +45-89 43 32 44 (is informasjon)
Fax: +45-89 43 32 30
Telex: 64527 SHIPPOS DK
E-post: istjenste@sok.dk
Internet: www.sok.dk

ESTLAND:

Postadresse: Maritime Safety Division
René Sirol (ansvarlig for isbryting)
Lume 9, EE.104 16 TALLINN, ESTONIA
Telefon: +372 620 57 00
Fax: +372 620 57 06
E-post: rene.sirol@vta.ee

LATVIA:

Postadresse: Riga Free Port Authority
Kn Eduards Delveris (ansvarlig for isbryting)
Meldru 5a, LV-1015 RIGA, LATVIA
Tel: +371 708 20 01
E-post: captain@rok.bkc.lv

POLEN:

Postadresse: Harbour Master Port of Gdynia
Kn Wojciech Oziemski (ansvarlig for isbryting)
ul. Polska 2, 81-339 GDYNIA. POLAND
Tel: +48 (0)58 620 28 53
Fax: +48 (0)58 661 60 51
E-post: kpgdynia@umgdy.gov.pl

TYSKLAND:

Postadresse: Wasser- und Schifffahrtsamt, Kiel-Holtenau,
Scheuseninsel 2
D-241 59 KIEL, DEUTSCHLAND
Telefon: +49 431 36 03 0
E-post: poststelle-ki@ki.wsd-nord.de
Internett: www.wsa-ki.wsd-nord.de/

NORSKE SJØKART OG ANDRE PUBLIKASJONER.

46. * NYE PRISER PÅ SJØKART OG ANDRE PUBLIKASJONER.

Fra 1. januar 2006 blir prisene på sjøkart og publikasjoner som selges fra **Statens kartverk Sjø** som følger:

Veil. utsalgspris eksklusiv merverdiavgift (mva).

Sjøkart	(Hovedkart, Havnekart, Kystkart; Overseilingskart, Fiskerikart)	Kr 152,-
"Den norske los" bind 1 -2 og 4 - 7	(mva fri i siste ledd)	Kr 470,-
"Den norske los" bind 3	(mva fri i siste ledd)	Kr 535,-
Tidevanntabeller	(Den norske kyst med Svalbard)	Kr 100,-
"Symboler og forkortelser"		Kr 115,-
Plastmapper		Kr 30,-
Kart til skolebruk		Kr 40,-
Antikvariske Sjøkart		Kr 80,-
Kartkatalog over norske sjøkart		Gratis
Etterretninger for sjøfarende (Efs) 24 hefter	(B-post, årsabonnement. Fritatt for merverdiavgift)	Kr 510,-

* *Charts and Publications. Revised selling prices.*

Revised retail prices of the following publications will take effect from January 1st 2005: Price (VAT excluded)

<i>Charts</i>	<i>Kr. 152,-</i>
<i>Norwegian Sailing Directions Vol 1 - 2 and 4 - 7</i>	<i>Kr. 470,-</i>
<i>Norwegian Sailing Direction Vol 3</i>	<i>Kr. 535,-</i>
<i>Tide Tables (Norw. coast incl Svalbard).</i>	<i>Kr. 100,-</i>
<i>"Symbols and Abbreviations used in Norwegian charts"</i>	<i>Kr. 115,-</i>
<i>Plastic cover</i>	<i>Kr. 30,-</i>
<i>Charts for educational purposes</i>	<i>Kr. 40,-</i>
<i>Antiquarian charts</i>	<i>Kr. 80,-</i>
<i>Catalogue of Norwegian Charts</i>	<i>Free of charge</i>
<i>"Notices to Mariners" (Efs) per annum (VAT-excl.)</i>	<i>Kr. 510,-</i>

Statens kartverk Sjø,

Postboks 60,

4001 Stavanger.

Telefon: 51 85 87 00.

Telefon kartbestilling: 51 85 87 12.

Telefax kartbestilling: 51 85 87 03

E-post (E-mail): sksk@statkart.no

47. * Nytrykk av sjøkart (Reprints of Norwegian Charts).

<http://www.statkart.no/efs/utgivelsesdato.html>

Følgende sjøkart er nå utgitt som **nytrykk**.: (*Following charts are **reprinted***):

Sjøkart. (Chart):	Tittel (Title):	Utgitt (Published)	Trykt (Reprint)	Àjour t.o.m. (Corrected to)
36	Kristiansund – Tyrhaug	1980	11/05	19/05
60	Ranaffjorden	2003	01/06	22/05
93	Fugløya – Arnøya	2003	01/06	23/05
467	Egersund havn, Sirevåg og Hellvik med innseilinger	1977	11/05	19/05
470	Singlefjorden, Iddefjorden med Halden havn	1964	11/05	21/05
474	Porsgrunn - Skien	1969	11/05	21/05
486	Horten havn	1980	12/05	21/05

DEFINISJON AV BENEVNELSEN “NYTRYKK”

Nytrykk

Nytrykking av eksisterende utgave av kartet:

- inkluderer ingen endringer av vesentlig navigasjonsmessig betydning **med unntak** av de som tidligere er kunngjort i “Efs” (hvis noen)
- kan imidlertid inkludere andre rettelser enn de som har vært kunngjort i “Efs”, dersom disse ikke er av vesentlig navigasjonsmessig betydning
- tidligere utgave av kartet er fremdeles gyldige, forutsatt ajourført med rettelser fra Efs

TERMS USED WHEN ISSUING CHARTs - REVISED REPRINT.

Revised Reprint:

*A new print of the current edition of a chart incorporating no amendments of navigational significance **other than** those previously promulgated in Notice to Mariners (if any).*

It may, however, contain amendments from other sources provided they are not essential to navigation.

Previous printings of the current edition of the chart remain in force.

(Redaksjonen, Stavanger 2006).

48. * Nytt sjøkart nr 54, VEGA – BREMSTEINEN - SKJÆRVÆR.
(New Chart No 54, VEGA – BREMSTEINEN - SKJÆRVÆR)

Sjøkart nr 54 er nå utgitt som et **nytt kart**. Kartet **erstatte** tidligere utgave av sjøkart nr 54 fra 1911. **Det gamle kartet utgår og vil ikke lenger bli vedlikeholdt av Sjøkartverket.**

(Chart no 54 is published as a New Chart. This new chart makes existing edition (published in 1911) obsolete.)

Nytt sjøkart nr 54 ble trykket **28. desember 2005**.

Kartet er merket som følger: Trykt **12/05**. Rettet til og med **Efs nr 23/05**.

SJØMÅLING

Kartet baserer seg for det meste på moderne sjømåling i perioden **1984 – 2002**.

Deler av kartet er basert på digitaliserte data fra det gamle sjøkartet. Målingene i disse områdene er fra perioden **1890 – 1909**, og er av lavere kvalitet. Områder med gamle data vil på kartet gjenkjennes ved manglende dybdekurver – og ved at slaggrunnslinje er benyttet. Brukerne informeres også om dette ved at disse områdene har magenta (rød) farge i kilde-diagrammet.

Målestokken er 1:50 000.

KARTBEGRENSNINGER (CHART LIMITS)

Kart **54** har omtrent de samme kartbegrensninger som ved forrige utgave.

Kartbegrensningene er slik:

SW corner: 65° 33' 00"N, 10° 57' 00"E

NE corner: 65° 50' 30"N, 11° 58' 00"E

Kart **54** er i liggende format.

SPESIALER og VIGNETTER

Kart **54** inneholder ingen spesialer eller vignetter.

ELEKTRONISKE KART

Området som dekkes av kart **54** er også tilgjengelig som ENC-er (Elektroniske kartceller).

DATUM og KARTPROJEKSJON

Det nye kartet er påført gradnett tilpasset WGS-84 horisontalt nett (World Geodetic System 1984) - noe som gjør at posisjonering ved hjelp av nøyaktige navigasjonssystemer, som for eksempel GPS-mottakere (Global Positioning System), kan plottes direkte i kartet uten omregning.

Kartprojeksjonen som er brukt, er Gauss-Krüger (Transversal Mercator) med sentralmeridian sentrert i kartet (**11 ° 27' 30" Østlig lengde**).

NAVN

Ved modernisering av navneverket er det tatt hensyn til bestemmelsene i "lov om stadnamn" som trådte i kraft i juli 1991. Mange navn kan fortsatt være skrevet i samsvar med "Føresegner om skrivemåten av stadnamn" fra 1957. Navnetilfanget er utarbeidet av Statens kartverk.

TOPOGRAFI

De nye sjøkartene inneholder en god del landinformasjon. Vegsystem, høydekurver, tettbebyggelse, elver og vann er innhentet fra Statens kartverk – Land. Det er en spesialtilpasset versjon som er basert på N50 (landkart i 1:50.000).

49. * Nytt sjøkart nr. 63, MYKEN - TERNHOLMAN (New Chart No- 63, MYKEN – TERNHOLMAN).

Sjøkart nr 63 er nå utgitt som et **nytt kart**. Kartet **erstatte** tidligere utgave av sjøkart nr 63 fra 1907. **Det gamle kartet utgår og vil ikke lenger bli vedlikeholdt av Sjøkartverket.**

(Chart no 63 is published as a New Chart. This new chart makes existing edition (published in 1907) obsolete.)

Nytt sjøkart nr 63 ble trykket **27. desember 2005**.

Kartet er merket som følger: Trykt **12/05**. Rettet til og med **Efs nr 22/05**.

SJØMÅLING

Kartet baserer seg for det meste på moderne sjømåling i perioden **1989 – 2003**.

Deler av kartet er basert på digitaliserte data fra det gamle sjøkartet. Målingene i disse områdene er fra perioden **1900 – 1904**, og er av lavere kvalitet. Områder med gamle data vil på kartet gjenkjennes ved manglende dybdekurver – og ved at slaggrunnslinje er benyttet. Brukerne informeres også om dette ved at disse områdene har magenta (rød) farge i kilde-diagrammet.

Målestokken er 1:50 000.

KARTBEGRENSNINGER (CHART LIMITS)

Kart **63** er omarbeidet fra forrige utgave. Det gamle kart 63 er delt i to, ytre (vestlige) del dekkes nå av dette nye kart 63, mens indre områder (østlige) dekkes av et nytt kart nr 135.

Kartbegrensningene er slik:

SW corner: 66° 41' 00"N, 12° 10' 00"E

NE corner: 66° 58' 00"N, 13° 12' 00"E

Kart **63** er i liggende format.

SPESIALER og VIGNETTER

Kart **63** inneholder ingen spesialer eller vignetter.

ELEKTRONISKE KART

Området som dekkes av kart **63** er også tilgjengelig som ENC-er (Elektroniske kartceller).

DATUM og KARTPROJEKSJON

Det nye kartet er påført gradnett tilpasset WGS-84 horisontalt nett (World Geodetic System 1984) - noe som gjør at posisjonering ved hjelp av nøyaktige navigasjonssystemer, som for eksempel GPS-mottakere (Global Positioning System), kan plottes direkte i kartet uten omregning.

Kartprosjeksjonen som er brukt, er Gauss-Krüger (Transversal Mercator) med sentralmeridian sentrert i kartet (**12° 41' 00" Østlig lengde**).

NAVN

Ved modernisering av navneverket er det tatt hensyn til bestemmelsene i "lov om stadnamn" som trådte i kraft i juli 1991. Mange navn kan fortsatt være skrevet i samsvar med "Føresegner om skrivemåten av stadnamn" fra 1957. Navnetilfanget er utarbeidet av Statens kartverk.

TOPOGRAFI

De nye sjøkartene inneholder en god del landinformasjon. Vegsystem, høydekurver, tettbebyggelse, elver og vann er innhentet fra Statens kartverk – Land. Det er en spesialtilpasset versjon som er basert på N50 (landkart i 1:50.000).

50. * Nytt sjøkart nr 64, STØTT - SALT FJORDEN (New Chart No: 64, STØTT – SALT FJORDEN).

Sjøkart nr 64 er nå utgitt som et **nytt kart**. Kartet **erstatte**r tidligere utgave av sjøkart nr 64 fra 1908. **Det gamle kartet utgår og vil ikke lenger bli vedlikeholdt av Sjøkartverket.**

*Chart no 64 is published as a **New Chart**. This new chart makes existing edition (published in 1908) **obsolete**.*

Nytt sjøkart nr 64 ble trykket **9. januar 2006**.

Kartet er merket som følger: Trykt **01/06**. Rettet til og med **Efs nr 23/05**.

SJØMÅLING

Kartet baserer seg for det meste på moderne sjømåling i perioden **1989 – 2003**.

Deler av kartet er basert på digitaliserte data fra det gamle sjøkartet. Målingene i disse områdene er fra perioden **1902-1906**, og er av lavere kvalitet. Områder med gamle data vil på kartet gjenkjennes ved manglende dybdekurver – og ved at slaggrunnslinje er benyttet. Brukerne informeres også om dette ved at disse områdene har magenta (rød) farge i kilde-diagrammet.

Målestokken er 1:50 000.

KARTBEGRENSNINGER

Kart 64 har fått ny begrensning i øst/vest retning. Kartet er utvidet 1 minutt mot vest og beskåret med 13.5 minutt i øst. Det er kommet et nytt kart 136 som nå dekker områdene øst for kart 64.

Kartbegrensningene er slik:

SW hjørne: 66° 56' 00"N, 13° 00' 00"E

NE hjørne: 67° 15' 30"N, 14° 07' 00"E

Kart **64** er i liggende format.

SPESIALER og VIGNETTER

Kart **64** inneholder ikke noen spesialer eller vignetter.

ELEKTRONISKE KART

Området som dekkes av kart **64** er også tilgjengelig som ENC-er (Elektroniske kartceller).

DATUM og KARTPROJEKSJON

Det nye kartet er påført gradnett tilpasset WGS-84 horisontalt nett (World Geodetic System 1984) - noe som gjør at posisjonering ved hjelp av nøyaktige navigasjonssystemer, som for eksempel GPS-mottakere (Global Positioning System), kan plottes direkte i kartet uten omregning.

Kartprosjeksjonen som er brukt, er Gauss-Krüger (Transversal Mercator) med sentralmeridian sentrert i kartet (13° 33' 30" Østlig lengde).

NAVN

Ved modernisering av navneverket er det tatt hensyn til bestemmelsene i "lov om stadnamn" som trådte i kraft i juli 1991. Mange navn kan fortsatt være skrevet i samsvar med "Føresegner om skrivemåten av stadnamn" fra 1957. Navnetilfanget er utarbeidet av Statens kartverk.

TOPOGRAFI

De nye sjøkartene inneholder en god del landinformasjon. Vegsystem, høydekurver, tettbebyggelse, elver og vann er innhentet fra Statens kartverk – Land. Det er en spesialtilpasset versjon som er basert på N50 (landkart i 1:50.000).

51. * Nytt sjøkart nr. 135, RØDØYA - STØTT (New Chart No- 135, RØDØYA – STØTT)

Sjøkart nr 135 er nå utgitt som et **nytt kart**. Kart 135 og nytt kart 63 **erstatte** tidligere utgave av sjøkart nr 63 fra 1907. **Den gamle utgaven av kart 63 utgår og vil ikke lenger bli vedlikeholdt av Sjøkartverket.**

*(Chart no 135 is published as a **New Chart**. This new chart makes existing edition of chart 63 (published in 1907) **obsolete**.)*

Nytt sjøkart nr 135 ble trykket **27. desember 2005**.

Kartet er merket som følger: Trykt **12/05**. Rettet til og med **Efs nr 22/05**.

SJØMÅLING

Kartet baserer seg for det meste på moderne sjømåling i perioden **1989 – 2003**.

Deler av kartet er basert på digitaliserte data fra det gamle sjøkartet. Målingene i disse områdene er fra perioden **1900 – 1904**, og er av lavere kvalitet. Områder med gamle data vil på kartet gjenkjennes ved manglende dybdekurver – og ved at slaggrunnslinje er benyttet. Brukerne informeres også om dette ved at disse områdene har magenta (rød) farge i kilde-diagrammet.

Målestokken er 1:50 000.

KARTBEGRENSNINGER

Gammelt kart 63 er omarbeidet fra forrige utgave. Det gamle kart 63 er delt i to, indre (østlige) dekkes nå av dette nye kart **135**, mens ytre områder (vestlige) del dekkes av et nytt kart nr 63. Kartbegrensningene er slik:

SW hjørne:

66° 41' 00"N, 12° 59' 00"E

NE hjørne:

66° 58' 00"N, 14° 01' 00"E

Kart **135** er i liggende format.

SPEIALER og VIGNETTER

Kart **135** inneholder ingen spesialer eller vignetter.

ELEKTRONISKE KART

Området som dekkes av kart **135** er også tilgjengelig som ENC-er (Elektroniske kartceller).

DATUM og KARTPROJEKSJON

Det nye kartet er påført gradnett tilpasset WGS-84 horisontalt nett (World Geodetic System 1984) - noe som gjør at posisjonering ved hjelp av nøyaktige navigasjonssystemer, som for eksempel GPS-mottakere (Global Positioning System), kan plottes direkte i kartet uten omregning.

Kartprojeksjonen som er brukt, er Gauss-Krüger (Transversal Mercator) med sentralmeridian sentrert i kartet (**13° 30' 00" Østlig lengde**).

NAVN

Ved modernisering av navneverket er det tatt hensyn til bestemmelsene i "lov om stadnamn" som trådte i kraft i juli 1991. Mange navn kan fortsatt være skrevet i samsvar med "Føresegner om skrivemåten av stadnamn" fra 1957. Navnetilfanget er utarbeidet av Statens kartverk.

TOPOGRAFI

De nye sjøkartene inneholder en god del landinformasjon. Vegsystem, høydekurver, tettbebyggelse, elver og vann er innhentet fra Statens kartverk – Land. Det er en spesialtilpasset versjon som er basert på N50 (landkart i 1:50.000).

DEFINISJON AV BENEVNELSEN “NYTT SJØKART”.

Første utgivelse av et kart som enten:

- dekker et område som ikke tidligere er kartlagt i angjeldende målestokk, eller
- omfatter nytt dekningsområde for et allerede eksisterende kart, eller
- omfatter en modernisert versjon av eksisterende kart (mht symboler og generell presentasjon), eller
- omfatter adoptering av et internasjonalt (INT) kart, eller nasjonalt kart først utgitt av en annen nasjon

Et nytt kart vil gjøre en eventuelt eksisterende utgave av kartet ugyldig.

TERMS USED WHEN ISSUING CHARTS – NEW CHART

The first publication of a national chart which will either:

- *embrace an area not previously charted by that nation to be scale showing; or*
- *embrace an area different from existing chart of that nation; or*
- *consist of a modernised version (in terms of symbology an general presentation) of an existing chart; or*
- *consist of the adoption by that nation of an international (INT) or national chart, first published by another nation*

A new chart makes existing edition obsolete.

NORSKE FARVANN*(Norwegian Waters)*<http://www.statkart.no/efs/meldingmain.html>**Kart (Chart): 1****52. * Oslofjorden. Hvaler. Furuholmen. Skvalpeskjær.**

Påfør to skvalpeskjær i følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

(1) 59° 07.10' N, 10° 55.81' E

(2) 59° 07.03' N, 10° 55.96' E

Kart: 1. (KildelD 25458). (Redaksjonen, Stavanger 10. november 2005).

*** Oslofjorden. Hvaler. Furuholmen. Rock awash***Insert rock awash in following positions:*

WGS84 DATUM

(1) 59° 07.10' N, 10° 55.81' E

(2) 59° 07.03' N, 10° 55.96' E

Chart: 1.

Kart (Chart): 15**53. * Rogaland. Sjernarøyane. Helgøysundet. Frihøyde. Kartrettelse.**

Kartrettelse på kart 15 trykket 12/2003.

WGS84 DATUM

59° 13.51' N, 05° 50.64' E

Påfør frihøyde 14m på broen i ovennevnte posisjon.

Kart: 15. (Redaksjonen, Stavanger 9. januar 2006).

*** Rogaland. Sjernarøyane. Helgøysundet. Vertical clearance. Chart correction.***Chart correction for chart 15, printed 12/2003.*

WGS84 DATUM

59° 13.51' N, 05° 50.64' E

*Insert vertical clearance **14m** on bridge in above position.*

Chart: 15.

Kart (Chart): 19 spesial

54. * Hordaland. Kulleseid. Myntevik. Kartrettelse.

WGS84 DATUM

59° 44.74' N, 05° 14.93' E

Grunne, 3.5m, i ovennevnte posisjon utgår.

Kart: 19 Kulleseid spesial. (KildeID 13506). (Redaksjonen, Stavanger 4. januar 2005).

** Hordaland. Kulleseid. Myntevik. Chart correction.*

WGS84 DATUM

59° 44.74' N, 05° 14.93' E

Delete depth, 3.5m, in above position.

Chart: 19 plan, Kulleseid.

Kart (Chart): 19

55. * Hordaland. Fitjar. Træ. Jernstang utgår.

WGS84 DATUM

59° 55.38' N, 05° 19.05' E

Jernstang i ovennevnte posisjon utgår.

Kart: 19. (KildeID 28360). (Redaksjonen, Stavanger, 5.januar 2006).

** Hordaland. Fitjar. Træ. Iron perch.*

WGS84 DATUM

59° 55.38' N, 05° 19.05' E

Delete iron perch in above position.

Chart: 19.

Kart (Chart): 22

56. * Hordaland. Eikelandsfjorden. Lammaneset. Havbruk utgår.

WGS84 DATUM

60° 14.00' N, 05° 42.84' E

Slett havbruk i ovennevnte posisjon:

Kart: 22. (KildeID: 28101). (Redaksjonen Stavanger 23.desember 2005).

** Hordaland. Eikelandsfjorden. Lammaneset. Marine Farm.*

WGS84 DATUM

60° 14.00' N, 05° 42.84' E

Delete marine farm in above position.

Chart: 22

Kart (Chart): 81, 82

57. * Vesterålen. Andøya NW. Grunner. (Depths).

Påfør grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:

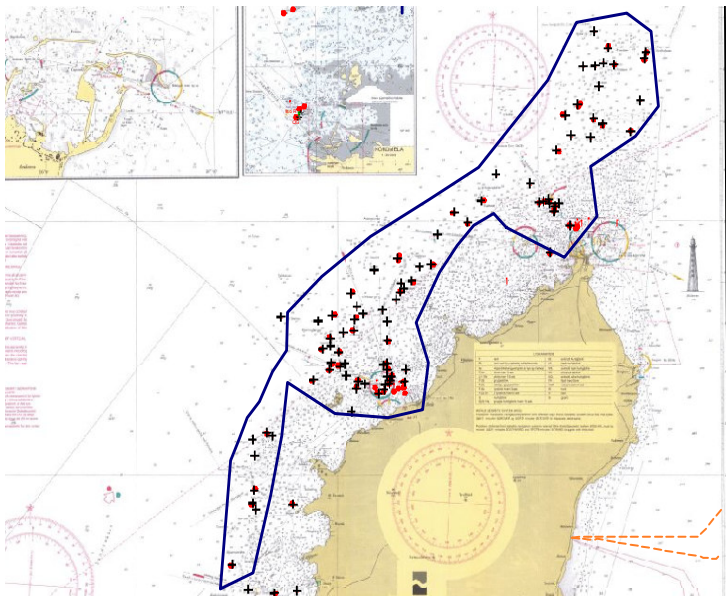
(Insert depths in the following positions):

Se skisse: (See sketch):

Nr	Posisjon: NGO (Position)	Posisjon: (ED50) (Position)	Dybde: (Depth)	Utgår: (Delete)
(1)	69° 13.21' N, 15° 46.85' E		10m	21m
(2)	69° 14.29' N, 15° 48.29' E		8m	
(3)	69° 14.42' N, 15° 48.08' E		7m	26m
(4)	69° 14.68' N, 15° 48.17' E		11m	19m
(5)	69° 15.36' N, 15° 48.20' E		6m	
(6)	69° 15.68' N, 15° 48.07' E		2m	
(7)	69° 15.75' N, 15° 49.24' E		9m	
(8)	69° 15.81' N, 15° 48.93' E		10m	32m
(9)	69° 18.10' N, 15° 49.75' E		18m	
(10)	69° 18.02' N, 15° 51.98' E		14m	
(11)	69° 18.12' N, 15° 52.82' E		14m	34m
(12)	69° 16.85' N, 15° 51.70' E		13m	28m
(13)	69° 17.07' N, 15° 52.68' E		12m	24m
(14)	69° 17.19' N, 15° 52.77' E		12m	24m
(15)	69° 17.12' N, 15° 53.30' E		9m	18m
(16)	69° 17.17' N, 15° 53.59' E		7m	
(17)	69° 16.94' N, 15° 53.67' E		9m	
(18)	69° 16.69' N, 15° 54.28' E		3m	10m
(19)	69° 16.82' N, 15° 54.40' E		5m	11m
(20)	69° 16.78' N, 15° 54.79' E		6m	
(21)	69° 16.59' N, 15° 55.59' E		4m	11m
(22)	69° 16.77' N, 15° 56.02' E		2.7m	
(23)	69° 16.78' N, 15° 56.25' E		3m	10m
(24)	69° 16.85' N, 15° 56.27' E		4m	7m
(25)	69° 16.92' N, 15° 56.37' E		3m	9m
(26)	69° 16.92' N, 15° 56.11' E		6m	
(27)	69° 17.06' N, 15° 56.13' E		4m	11m
(28)	69° 17.17' N, 15° 56.11' E		5m	16m
(29)	69° 17.15' N, 15° 55.90' E		5m	
(30)	69° 17.40' N, 15° 53.22' E		8m	16m
(31)	69° 17.52' N, 15° 52.74' E		8m	
(32)	69° 17.47' N, 15° 52.28' E		13m	25m
(33)	69° 17.67' N, 15° 52.72' E		9m	28m
(34)	69° 17.78' N, 15° 53.49' E		10m	
(35)	69° 17.83' N, 15° 54.14' E		10m	20m
(36)	69° 18.05' N, 15° 54.18' E		11m	19m
(37)	69° 17.64' N, 15° 56.14' E		11m	20m

Nr	Posisjon: NGO (Position)	Posisjon: (ED50) (Position)	Dybde: (Depth)	Utgår: (Delete)
(38)	69° 18.01' N, 15° 56.13' E		5m	
(39)	69° 18.24' N, 15° 55.84' E		8m	
(40)	69° 18.16' N, 15° 54.67' E		10m	
(41)	69° 18.30' N, 15° 54.30' E		17m	
(42)	69° 18.56' N, 15° 53.94' E		16m	31m
(43)	69° 19.02' N, 15° 55.36' E		16m	
(44)	69° 19.25' N, 15° 56.74' E		16m	23m, 27m
(45)	69° 18.44' N, 15° 56.65' E		8m	
(46)	69° 18.59' N, 15° 56.91' E		15m	30m
(47)	69° 18.66' N, 15° 57.11' E	69° 18.63' N, 15° 56.73' E	6m	
(48)	69° 18.81' N, 15° 57.59' E	69° 18.78' N, 15° 57.21' E	5m	22m
(49)	69° 18.76' N, 15° 56.94' E		14m	
(50)	69° 19.13' N, 15° 58.75' E	69° 19.10' N, 15° 58.39' E	12m	20m
(51)	69° 19.08' N, 15° 58.05' E	69° 19.05' N, 15° 57.66' E	11m	
(52)	69° 19.72' N, 15° 59.15' E	69° 19.69' N, 15° 58.75' E	17m	
(53)	69° 19.97' N, 16° 00.95' E	69° 19.93' N, 16° 00.62' E	13m	25m
(54)	69° 20.17' N, 16° 00.16' E	69° 20.12' N, 15° 59.78' E	10m	31m
(55)	69° 20.38' N, 16° 01.75' E	69° 20.35' N, 16° 01.39' E	13m	27m
(56)	69° 20.91' N, 16° 02.64' E	69° 20.87' N, 16° 02.29' E	17m	
(57)	69° 20.72' N, 16° 04.70' E	69° 20.69' N, 16° 04.35' E	14m	
(58)	69° 20.35' N, 16° 05.24' E	69° 20.32' N, 16° 04.87' E	10m	15m
(59)	69° 20.37' N, 16° 05.49' E	69° 20.34' N, 16° 05.13' E	6m	15m
(60)	69° 20.40' N, 16° 05.82' E	69° 20.38' N, 16° 05.47' E	7m	
(61)	69° 20.33' N, 16° 05.85' E	69° 20.30' N, 16° 05.49' E	6m	14m
(62)	69° 20.16' N, 16° 06.12' E	69° 20.14' N, 16° 05.75' E	5m	12m
(63)	69° 20.27' N, 16° 06.19' E	69° 20.24' N, 16° 05.83' E	8m	12m
(64)	69° 20.33' N, 16° 06.42' E	69° 20.30' N, 16° 06.05' E	8m	
(65)	69° 19.89' N, 16° 07.07' E	69° 19.86' N, 16° 06.71' E	2m	11m
(66)	69° 21.38' N, 16° 06.27' E	69° 21.35' N, 16° 05.93' E	16m	24m
(67)	69° 21.67' N, 16° 07.16' E	69° 21.63' N, 16° 06.81' E	13m	
(68)	69° 22.06' N, 16° 06.83' E	69° 22.03' N, 16° 06.49' E	14m	33m
(69)	69° 21.63' N, 16° 08.31' E	69° 21.59' N, 16° 07.99' E	10m	
(70)	69° 21.89' N, 16° 09.07' E	69° 21.86' N, 16° 08.73' E	10m	12m
(71)	69° 22.01' N, 16° 08.52' E	69° 21.97' N, 16° 08.17' E	13m	25m
(72)	69° 22.28' N, 16° 07.56' E	69° 22.24' N, 16° 07.21' E	13m	25m, 18m
(73)	69° 22.63' N, 16° 08.85' E	69° 22.59' N, 16° 08.51' E	13m	
(74)	69° 21.73' N, 16° 10.74' E	69° 21.71' N, 16° 10.43' E	9m	16m
(75)	69° 22.35' N, 16° 11.32' E	69° 22.32' N, 16° 11.04' E	14m	
(76)	69° 23.03' N, 16° 07.90' E	69° 22.99' N, 16° 07.54' E	12m	
(77)	69° 23.04' N, 16° 08.62' E	69° 23.00' N, 16° 08.32' E	11m	
(78)	69° 23.09' N, 16° 09.11' E	69° 23.06' N, 16° 08.78' E	11m	
(79)	69° 23.06' N, 16° 09.74' E	69° 23.03' N, 16° 09.38' E	10m	26m
(80)	69° 23.18' N, 16° 11.58' E	69° 23.14' N, 16° 11.28' E	14m	27m
(81)	69° 23.30' N, 16° 11.68' E	69° 23.26' N, 16° 11.40' E	11m	23m
(82)	69° 23.39' N, 16° 09.38' E	69° 23.34' N, 16° 09.07' E	12m	20m
(83)	69° 23.72' N, 16° 08.56' E	69° 23.67' N, 16° 08.23' E	15m	

Kart (Charts): 81, 82. (KildeID 28270). (Redaksjonen, Stavanger 1. januar 2006).



Skisse fra kart 81. (Sketch from chart 81).

Alle de ovenstående grunnene ligger innenfor polygonet.

(All the above depths are inside the polygon).

Kart (Chart): 88

58. * Nord - Troms. Sandøya N. Grunne.

NGO DATUM

70° 03.31' N, 18° 34.76' E

Påfør en grunne **6.5m** i ovennevnte posisjon.

Kart: 88. (KildeID 28269). (Redaksjonen, Stavanger 29.desember 2005).

* Nord - Troms. Sandøya N. Depth.

NGO DATUM

70° 03.31' N, 18° 34.76' E

Insert depth **6.5m** in above position.

Chart: 88

Kart (Charts): 88, 89**59. * Nord - Troms. Skagøysundet/Bårdsetsundet.Grunner. (Depths).**

Påfør grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:

(Insert depths in the following positions):

Nr	Posisjon: (NGO) (Position)	Dybde: (Depth)	Dybde utgår: (Delete depth)
(1)	70° 02.44' N, 18° 54.30' E	12m	
(2)	70° 04.10' N, 18° 59.00' E	17m	25m
(3)	70° 04.88' N, 19° 00.23' E	15m	
(4)	70° 05.34' N, 19° 00.73' E	10m	
(5)	70° 05.42' N, 19° 00.59' E	11m	17m
(6)	70° 05.43' N, 19° 00.37' E	8m	
(7)	70° 05.55' N, 19° 00.28' E	6m	
(8)	70° 05.57' N, 19° 01.02' E	17m	46m
(9)	70° 05.59' N, 19° 01.52' E	Skvalpeskjær (Rock awash)	2m
(10)	70° 05.46' N, 19° 01.27' E	6m	12m
(11)	70° 05.69' N, 19° 00.85' E	6m	11m
(12)	70° 05.78' N, 19° 01.11' E	3m	8m
(13)	70° 05.87' N, 19° 01.05' E	Skvalpeskjær (Rock awash)	2m
(14)	70° 05.99' N, 19° 03.26' E	9m	11m
(15)	70° 06.22' N, 19° 02.78' E	4m	9m
(16)	70° 06.25' N, 19° 04.78' E	5m	40m
(17)	70° 06.33' N, 19° 04.56' E	7m	10m
(18)	70° 06.42' N, 19° 04.40' E	7m	
(19)	70° 06.54' N, 19° 02.91' E	Skvalpeskjær (Rock awash)	3m
(20)	70° 06.81' N, 19° 03.53' E	1.7m	
(21)	70° 06.88' N, 19° 03.63' E	5m	
(22)	70° 07.00' N, 19° 03.17' E	4.8m	
(23)	70° 07.08' N, 19° 02.68' E	1.7m	6m
(24)	70° 07.23' N, 19° 02.65' E	7m	
(25)	70° 07.27' N, 19° 01.89' E	1.8m	11m
(26)	70° 07.49' N, 19° 01.92' E	4m	
(27)	70° 07.59' N, 19° 01.46' E	Skvalpeskjær (Rock awash)	34m
(28)	70° 07.65' N, 19° 01.20' E	2m	
(29)	70° 07.74' N, 19° 00.38' E	Skvalpeskjær (Rock awash)	
(30)	70° 07.83' N, 19° 00.06' E	8m	

Kart (Charts): 88, 89. (KildeID 28264). (Redaksjon, Stavanger 4. januar 2006).

60. * Nord-Troms. Nord - Kvaløya W og N. Grunner. (Depths).

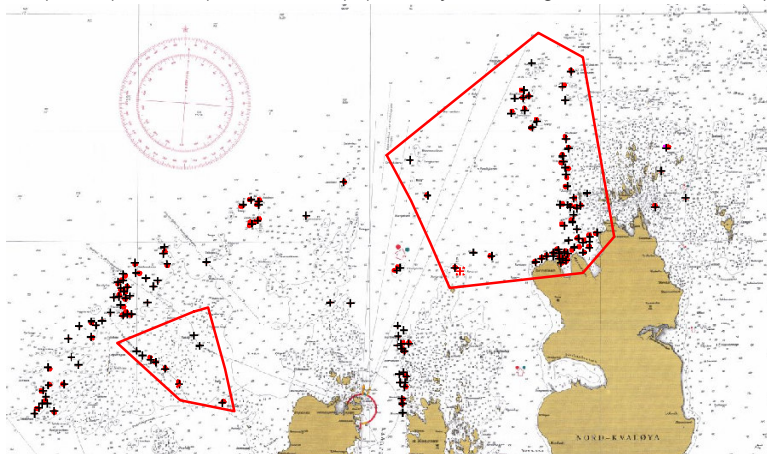
Påfør grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:

*(Insert depths in the following positions):*Se skisse *(See sketch):*

Nr	Posisjon: (NGO) (Position)	Dybde: (Depth)	Dybde utgår: (Delete depth)
(1)	70° 11.45' N, 18° 45.62' E	6.5m	12m
(2)	70° 11.86' N, 18° 42.81' E	8m	9m
(3)	70° 12.20' N, 18° 41.93' E	4.9m	9m
(4)	70° 12.34' N, 18° 41.30' E	2.8m	5m
(5)	70° 12.39' N, 18° 40.96' E	6m	22m
(6)	70° 12.48' N, 18° 40.45' E	8m	
(7)	70° 12.58' N, 18° 40.07' E	9m	
(8)	70° 12.70' N, 18° 44.14' E	5m	
(9)	70° 12.93' N, 18° 43.76' E	7m	
(10)	70° 14.34' N, 19° 01.04' E	Skvalpeskjær (Rock awash)	
(11)	70° 14.41' N, 19° 00.68' E	8m	9m
(12)	70° 14.67' N, 19° 03.07' E	14m	30m
(13)	70° 14.75' N, 19° 01.92' E	14m	
(14)	70° 16.00' N, 18° 58.97' E	11m	24m
(15)	70° 16.78' N, 18° 57.80' E	9m	
(16)	70° 14.57' N, 19° 07.94' E	4m	6m og 7m
(17)	70° 14.51' N, 19° 07.60' E	1.8m	4m
(18)	70° 14.61' N, 19° 07.71' E	4m	8m
(19)	70° 14.71' N, 19° 08.03' E	3m	10m
(20)	70° 14.60' N, 19° 07.49' E	2m	4m
(21)	70° 14.71' N, 19° 07.48' E	3m	8m
(22)	70° 14.75' N, 19° 07.82' E	7m	16m
(23)	70° 14.67' N, 19° 07.12' E	1m	
(24)	70° 14.74' N, 19° 07.10' E	7m	12m
(25)	70° 14.66' N, 19° 06.68' E	10m	14m
(26)	70° 14.61' N, 19° 06.32' E	4m	9m
(27)	70° 14.53' N, 19° 05.95' E	8m	15m
(28)	70° 14.80' N, 19° 07.43' E	11m	19m
(29)	70° 14.79' N, 19° 08.29' E		14m
(30)	70° 14.86' N, 19° 08.45' E	5m	
(31)	70° 14.86' N, 19° 08.76' E		11m
(32)	70° 14.74' N, 19° 09.00' E	5m	9m
(33)	70° 14.84' N, 19° 09.43' E	4m	9m
(34)	70° 15.18' N, 19° 09.94' E	3m	10m
(35)	70° 15.08' N, 19° 09.48' E	9m	14m
(36)	70° 14.95' N, 19° 09.03' E	8m	12m
(37)	70° 15.05' N, 19° 08.75' E	9m	15m
(38)	70° 15.01' N, 19° 08.10' E	12m	
(39)	70° 15.25' N, 19° 08.63' E	10m	
(40)	70° 14.98' N, 19° 09.44' E	4m	
(41)	70° 15.32' N, 19° 07.80' E	10m	20m
(42)	70° 15.41' N, 19° 08.34' E	13m	20m

Nr	Posisjon: (NGO) (Position)	Dybde: (Depth)	Dybde utgår: (Delete depth)
(43)	70° 15.57' N, 19° 08.40' E	10m	
(44)	70° 15.77' N, 19° 08.87' E	2m	10m
(45)	70° 15.72' N, 19° 08.66' E	8m	10m
(46)	70° 15.73' N, 19° 08.22' E	8m	12m
(47)	70° 15.78' N, 19° 08.03' E	3m	
(48)	70° 15.79' N, 19° 07.56' E	12m	30m
(49)	70° 15.93' N, 19° 08.40' E	8m	17m
(50)	70° 16.20' N, 19° 08.03' E	9m	12m
(51)	70° 16.46' N, 19° 07.94' E	9m	23m
(52)	70° 16.60' N, 19° 07.88' E	13m	24m
(53)	70° 16.74' N, 19° 07.78' E	12m	35m
(54)	70° 16.85' N, 19° 07.72' E	12m	14m
(55)	70° 17.02' N, 19° 08.11' E	8m	15m
(56)	70° 17.23' N, 19° 07.95' E	15m	40m
(57)	70° 17.49' N, 19° 05.75' E	12m	24m
(58)	70° 17.61' N, 19° 06.05' E	6m	11m
(59)	70° 17.80' N, 19° 04.41' E	9m	12m
(60)	70° 17.86' N, 19° 05.26' E	9m	11m
(61)	70° 18.13' N, 19° 04.62' E	9m	
(62)	70° 18.14' N, 19° 05.16' E	7m	12m
(63)	70° 18.19' N, 19° 05.54' E	10m	15m
(64)	70° 18.31' N, 19° 05.24' E	4m	43m
(65)	70° 18.08' N, 19° 07.90' E	11m	
(66)	70° 18.38' N, 19° 07.72' E	13m	30m
(67)	70° 18.71' N, 19° 08.29' E	12m	23m
(68)	70° 18.91' N, 19° 05.74' E	7m	

Kart (Charts): 88, 89. (KildeID 28269). (Redaksjon Stavanger 29. desember 2005).



Skisse fra kart 89. (Sketch from chart 89).

Alle de overstående grunnene ligger innenfor polygonet.
(All the above depths are inside the polygon).

61. * Nord-Troms. Rebbenesøya. Ytre og indre. Andamsfjorden. Grunner. (Depths).

Påfør grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:

(Insert depths in the following positions):

Nr	Posisjon: (NGO) (Position)	Dybde: (Depth)	Dybde utgår: (Delete depth)	Kart: (Chart)
(1)	70° 03.58' N, 18° 48.67' E	4m		88
(2)	70° 03.89' N, 18° 48.78' E	4m		88
(3)	70° 03.96' N, 18° 48.32' E	Skvalpeskjær (Rock awash)	10m	88
(4)	70° 04.05' N, 18° 49.43' E	Skvalpeskjær (Rock awash)		88
(5)	70° 04.56' N, 18° 49.72' E	6m	14m	88
(6)	70° 04.63' N, 18° 49.97' E	5m		88
(7)	70° 05.18' N, 18° 48.65' E	8m	24m	88,89
(8)	70° 05.70' N, 18° 48.71' E	12m	49m	88,89
(9)	70° 05.86' N, 18° 49.26' E	3.9m		88,89
(10)	70° 06.97' N, 18° 53.95' E	2m		88,89
(11)	70° 07.18' N, 18° 54.04' E	3m	21m	88,89
(12)	70° 07.21' N, 18° 53.58' E	7m	31m	88,89
(13)	70° 07.33' N, 18° 54.44' E	2.9m		88,89

Kart (Charts): 88, 89. (KildeID 28286). (Redaksjon, Stavanger 4. januar 2006).

62. * Nord-Troms. Kvaløy. NW. Grunner. (Depths).

Påfør grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:

(Insert depths in the following positions):

Nr	Posisjon: (NGO) (Position)	Dybde: (Depth)	Dybde utgår: (Delete depth)
(1)	70° 09.70' N, 18° 57.51' E	9m	
(2)	70° 09.54' N, 18° 57.63' E	12m	
(3)	70° 09.14' N, 18° 58.38' E	8m	13m
(4)	70° 09.16' N, 18° 58.69' E	9m	13m
(5)	70° 09.31' N, 18° 58.52' E	5m	8m
(6)	70° 09.37' N, 18° 58.63' E	6m	
(7)	70° 09.40' N, 18° 59.21' E	5m	
(8)	70° 09.44' N, 18° 59.32' E	9m	11m
(9)	70° 09.58' N, 18° 59.49' E	14m	20m
(10)	70° 09.65' N, 19° 00.30' E	2.7m	10m
(11)	70° 09.74' N, 19° 00.36' E	12m	
(12)	70° 09.76' N, 19° 00.11' E	14m	30m
(13)	70° 09.84' N, 18° 60.00' E	3m	9m
(14)	70° 09.88' N, 19° 01.36' E	7m	14m
(15)	70° 10.06' N, 19° 02.23' E	7m	
(16)	70° 10.11' N, 19° 02.39' E	5m	20m
(17)	70° 10.17' N, 19° 02.13' E	8m	
(18)	70° 10.23' N, 19° 02.04' E	3m	10m
(19)	70° 10.22' N, 19° 02.38' E	10m	
(20)	70° 10.30' N, 19° 02.70' E	9m	

(21)	70° 10.36' N, 19° 02.87' E	6m	
(22)	70° 10.49' N, 19° 03.37' E	5.9m	19m
(23)	70° 10.57' N, 19° 02.57' E	2m	
(24)	70° 10.80' N, 19° 02.48' E	7m	
(25)	70° 10.87' N, 19° 02.48' E	10m	25m
(26)	70° 11.03' N, 19° 02.48' E	15m	27m
(27)	70° 11.10' N, 19° 02.77' E	10m	16m
(28)	70° 11.28' N, 19° 01.35' E	6m	10m
(29)	70° 11.38' N, 19° 02.06' E	12m	21m
(30)	70° 11.75' N, 19° 00.79' E	Skvalpeskjær (Rock awash)	8m
(31)	70° 11.71' N, 19° 01.47' E	8m	13m
(32)	70° 11.71' N, 19° 01.71' E	12m	14m
(33)	70° 11.97' N, 19° 00.43' E	11m	19m
(34)	70° 12.07' N, 19° 00.97' E	5m	20m
(35)	70° 12.02' N, 19° 01.13' E	4m	10m
(36)	70° 12.07' N, 19° 01.79' E	1.2m	12m
(37)	70° 12.07' N, 19° 02.37' E	11m	15m
(38)	70° 11.94' N, 19° 02.46' E	9m	18m
(39)	70° 11.95' N, 19° 03.09' E	14m	25m og 32m
(40)	70° 09.44' N, 19° 06.09' E	7m	
(41)	70° 10.52' N, 19° 06.21' E	10m	27m
(42)	70° 10.83' N, 19° 05.66' E	11m	
(43)	70° 10.96' N, 19° 05.47' E	12m	
(44)	70° 11.09' N, 19° 05.39' E	13m	

Kart (Charts): 88, 89. (KildeID 28265). (Redaksjon, Stavanger 3. januar 2006).

Kart (Chart): 89

63. * Nord-Troms. Grøtøy W. Bukkeskjeran. Kartrettelse.

Påfør to skjær i følgende posisjoner:

NGO DATUM

(1) 70° 11.80' N, 18° 42.70' E

(2) 70° 11.78' N, 18° 42.72' E

Kart: 89. (KildeID 28269). (Redaksjonen, Stavanger 29.desember 2005).

* Nord-Troms. Grøtøy W. Bukkeskjeran. Chart Correction.

Insert two rocks in the following positions:

NGO DATUM

(1) 70° 11.80' N, 18° 42.70' E

(2) 70° 11.78' N, 18° 42.72' E

Chart: 89

Kart (Chart): 98, 101**64. * Vest-Finnmark. Sørøysundet. Håja lykt etablert.**

WGS 84 DATUM

70° 39.30' N, 23° 27.79' E, **Håja** lykt

Lykten lyser slik:

- | | | |
|-----|----------|-----------------|
| 1) | G | 180.5° - 190° |
| 2) | W | 190° - 212.5° |
| 3) | R | 212.5° - 244° |
| 4) | W | 244° - 269.5° |
| 5) | G | 269.5° - 287.5° |
| 6) | W | 287.5° - 295° |
| 7) | R | 295° - 309.5° |
| 8) | W | 309.5° - 311.5° |
| 9) | G | 311.5° - 320.5° |
| 10) | W | 320.5° - 036° |
| 11) | R | 036° - 048.5° |
| 12) | W | 048.5° - 054° |
| 13) | G | 054° - 056.5° |

Karakter: Fl (2) 10s

Kart: 98, 101. Fyr nr. 924300. (KildeID 27941).

(Kystverket Midt-Norge, Ålesund 1.desember 2005).

*** Vest-Finnmark. Sørøysundet. Håja light. New light.**

WGS 84 DATUM

70° 39.30' N, 23° 27.79' E, *Håja light*.*Insert following sectors:*

- | | | |
|-----|----------|-----------------|
| 1) | G | 180.5° - 190° |
| 2) | W | 190° - 212.5° |
| 3) | R | 212.5° - 244° |
| 4) | W | 244° - 269.5° |
| 5) | G | 269.5° - 287.5° |
| 6) | W | 287.5° - 295° |
| 7) | R | 295° - 309.5° |
| 8) | W | 309.5° - 311.5° |
| 9) | G | 311.5° - 320.5° |
| 10) | W | 320.5° - 036° |
| 11) | R | 036° - 048.5° |
| 12) | W | 048.5° - 054° |
| 13) | G | 054° - 056.5° |

Character: Fl (2) 10s.

Charts: 98, 101. Light No. 924300.

Kart (Chart): 101

65. * Vest-Finnmark. Sørøya N. Tarhalsen lykt delvis omskjermet.

WGS84 DATUM

70° 52.16' N, 23° 18.86' E, **Tarhalsen** lykt.

Lykten lyser nå slik:

- | | | |
|------|----------|-----------------|
| (1) | R | 029.0° - 060.5° |
| (2) | W | 060.5° - 064.0° |
| (3) | G | 064.0° - 086.0° |
| (4) | R | 086.0° - 096.0° |
| (5) | W | 096.0° - 184° |
| (6) | R | 184° - 201° |
| (7) | W | 201° - 244.5° |
| (8) | G | 244.5° - 251.5° |
| (9) | W | 251.5° - 261° |
| (10) | R | 261° - 272° |
| (11) | W | 272° - 275° |
| (12) | G | 275° - 276° |

Karakter: uforandret.

Kart: 101. Fyr nr. 918000. (KildelD 27941). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 1. desember 2005).

* Vest-Finnmark. Sørøya N. Tarhalsen Light.

WGS84 DATUM

70° 52.16' N, 23° 18.86' E, **Tarhalsen** light.

Amend following sectors at the light.

- | | | |
|------|----------|-----------------|
| (1) | R | 029.0° - 060.5° |
| (2) | W | 060.5° - 064.0° |
| (3) | G | 064.0° - 086.0° |
| (4) | R | 086.0° - 096.0° |
| (5) | W | 096.0° - 184° |
| (6) | R | 184° - 201° |
| (7) | W | 201° - 244.5° |
| (8) | G | 244.5° - 251.5° |
| (9) | W | 251.5° - 261° |
| (10) | R | 261° - 272° |
| (11) | W | 272° - 275° |
| (12) | G | 275° - 276° |

Character unchanged.

Chart: 101. Light No. 918000.

66. * Vest-Finnmark. Sørøy E. Akkarfjorden. Litlenæringen lykt etablert.

WGS84 DATUM

70° 47.26' N, 23° 30.31' E, **Litlenæringen lykt**

Lykten lyser slik:

- | | | |
|-----|----------|-----------------|
| (1) | G | 174° - 178.5° |
| (2) | W | 178.5° - 197° |
| (3) | R | 197° - 225.5° |
| (4) | G | 225.5° - 237.5° |
| (5) | W | 237.5° - 289° |
| (6) | R | 289° - 350° |
| (7) | W | 350° - 001.5° |
| (8) | G | 001.5° - 009.5° |

Karakter: Oc 6s

Kart: 101. Fyr nr. 924700. (KildeID 27941).

(Kystverket Midt-Norge, Ålesund 1. desember 2005).

*** Vest-Finnmark. Sørøy E. Akkarfjorden. Litlenæringen Light. New light.**

WGS84 DATUM

70° 47.26' N, 23° 30.31' E, **Litlenæringen light.**

Insert following sectors:

- | | | |
|-----|----------|-----------------|
| (1) | G | 174° - 178.5° |
| (2) | W | 178.5° - 197° |
| (3) | R | 197° - 225.5° |
| (4) | G | 225.5° - 237.5° |
| (5) | W | 237.5° - 289° |
| (6) | R | 289° - 350° |
| (7) | W | 350° - 001.5° |
| (8) | G | 001.5° - 009.5° |

Character: Oc 6s

Chart: 101. Light No. 924700.

67. * Vest–Finnmark. Sørøya NE. Skipsholmen lykt etablert.

WGS 84 DATUM

70° 55.05' N, 23° 40.65' E, **Skipsholmen** lykt.

Lykten lyser slik:

- | | | |
|-----|----------|-----------------|
| 1) | R | 331.5° - 001° |
| 2) | W | 001° - 014° |
| 3) | G | 014° - 035° |
| 4) | W | 035° - 054.5° |
| 5) | R | 054.5° - 070.5° |
| 6) | W | 070.5° - 077° |
| 7) | G | 077° - 088.5° |
| 8) | W | 088.5° - 121.5° |
| 9) | R | 121.5° - 140° |
| 10) | W | 140° - 195° |
| 11) | G | 195° - 204° |

Karakter: Fl (2) 10s

Kart: 101. Fyr nr. 925200. (KildelD 27941).

(Kystverket Midt–Norge, Ålesund 1. desember 2005).

*** Vest–Finnmark. Sørøya NE. Skipsholmen light. New light.**

WGS 84 DATUM

70° 55.05' N, 23° 40.65' E, **Skipsholmen** light.

Insert following sectors:

- | | | |
|-----|----------|-----------------|
| 1) | R | 331.5° - 001° |
| 2) | W | 001° - 014° |
| 3) | G | 014° - 035° |
| 4) | W | 035° - 054.5° |
| 5) | R | 054.5° - 070.5° |
| 6) | W | 070.5° - 077° |
| 7) | G | 077° - 088.5° |
| 8) | W | 088.5° - 121.5° |
| 9) | R | 121.5° - 140° |
| 10) | W | 140° - 195° |
| 11) | G | 195° - 204° |

Character: Fl (2) 10s

Chart: 101. Light No. 925200.

SVALBARD

68. * ENDRINGER I BREFRONTER OG KYSTKONTUR - ISBREER BRUKT I FORBINDELSE MED OVERETTMÉD

Brefronter mot sjøen er under stadig endring. Et generelt trekk er at brefrontene trekker seg tilbake; eksempelvis foreligger det observasjoner hvor brefrontene de siste tiårene har trukket seg tilbake 100 talls meter.

Det er også vanlig at isbreene har kortere perioder med stor fremrykning ("surging glaciers). Da flytter store mengder is seg nedover fra de øverste delene av breen, og nærmest kollapser i bakkant. Dette fører til at høydekurver og terreng på og nær breen ikke alltid er korrekt i kartet. Et eksempel er Fridtjovbreen i van Mijenfjorden som fra høsten 1995 og de neste to og et halvt år rykket fram omlag fire km.

I kartene kan brefrontene mot sjøen være tidfestet til et bestemt år, men i mange tilfeller mangler slik informasjon. Endringer i brefrontene kan medføre at det er et betydelig avvik mellom faktisk brefront og den som er vist i kartet. I områder hvor brefrontene har trukket seg tilbake i forhold til den som er angitt i sjøkartet finnes ingen dybdeinformasjon. Kystlinjen ellers kan og skifte – særlig ved store elveutløp. Brukerne må være oppmerksomme på disse forholdene og utvise stor aktsomhet ved navigering i nærheten av brefronter og ved store elveutløp.

Isbreer kan være benyttet som referanse i forbindelse med overettméd. Dette kan være gamle og kjente referansepunkter som har vært benyttet gjennom årtier. Endringer i form og utstrekning av isbreene kan imidlertid medføre at referansepunktet endres. Hvor isbreer benyttes som referansepunkter må disse brukes med stor forsiktighet.

CHANGES IN GLACIER FRONTS AND COAST LINE - GLACIERS USED IN CONJUNCTION WITH LEADING LINES

The glacier fronts seawards are continually changing. In general the glacier fronts are receding; observations exist where the glaciers have receded several hundred metres during the last decades.

It is also usual that the glaciers have shorter periods when advancing considerably ("surging glaciers"). Large quantities of ice are then moving downward from the top of the glacier, and collapsing below. For this reason contour lines and terrain close to the glacier can deviate from contour lines on the chart. As an example the Fridtjovbreen in van Mijenfjorden advanced about four kilometres from autumn 1995 and the next two and a half years.

In the chart the glacier fronts seawards can be referred to a certain year, but such information is not always existing. Changes in the front of a glacier can cause a considerable difference between the existing front and the charted front. In areas where the glacier fronts have receded compared to fronts shown on the chart no depth information exist. Also the coastline can change, in particular close to great rivers. The user should bear this in mind and ensure that navigation is exercised with utmost care when navigating close to glacier fronts and river estuaries.

Glaciers are in some cases used as a reference in conjunction with leading lines. These can be old and well-known points which have been used for decades. Changes in form and outline of the glaciers might, however, cause changes in the reference point. Where glaciers are used as reference points these must be used with great care during the navigation, and always in conjunction with other navigation aids.

MIDLERTIDIGE (T) OG FORELØPIGE (P) MELDINGER*Temporary (T) and Preliminary (P) notices*<http://www.statkart.no/efs/ptmeldinger.html>**Kart (Chart): 116****69. * (T). Øst-Finnmark. Bøkfjorden. Rauberggrunnen. Midlertidig lanterne etablert.**

Tidligere Efs 24/1262/2005 utgår.

WGS84 DATUM

69° 46.29' N, 30° 08.44' E

Rauberggrunnen lanterne er midlertidig etablert i ovennevnte posisjon.Karakter: **FI W 3s.**

Kart: 116. Fyrnr. 983600. (KildeID 28250).

(Kystverket Troms og Finnmark, Honningsvåg 23. desember 2005).

*** (T). Øst-Finnmark. Bøkfjorden. Rauberggrunnen. Temporary light.***Delete former Efs 24/1262/2005.**WGS84 DATUM**69° 46.29' N, 30° 08.44' E***Rauberggrunnen** light is temporarily established in above position.*Character: FI W 3s.**Chart: 116. Light No. 983600.*

FORSKJELLIGE MEDDELELSER *(Miscellaneous)*

70. * (P). Forskrift om sikkerhetssone i Kvalsundet, Kvalsund kommune, Finnmark.

Forskrift om sikkerhetssone ved tidevannskraftverk i Kvalsundet, Kvalsund kommune, Finnmark.

Forskrift fastsatt av Kystdirektoratet 5. januar 2006 med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mm. § 16 (fjerde ledd, jfr. § 5 andre ledd, jfr delegeringsvedtak av 15. oktober 2002, nr 1162 punkt VI.

§ 1 Formål

Formålet med forskriften er å hindre aktivitet som kan medføre en sikkerhetsrisiko i området rundt tidevannskraftverket i Kvalsundet i Kvalsund kommune.

§ 2 Forskriftens geografiske virkeområde

Forskriften får anvendelse på et begrenset område i sjø ved en ytre omkrets på to hundre meter fra punkt N 70° 30' 45,3", Ø 023° 57' 17,2", geodetisk datum WGS84..

§ 3 Ferdelsbegrensninger

Innenfor området som nevnt i § 2 forbys all form for dykking, fiske og oppankring.

§ 4 Unntak

Begrensningen i § 3 gjelder ikke konsesjonshaver eller noen som arbeider for konsesjonshaver. Med konsesjonshaver forstås Hammerfest Strøm A/S, eller den som gyldig har fått overdratt konsesjon til drift av tidevannskraftverket fra konsesjonshaver.

§ 5 Straffeansvar

Forsettelig eller uaktsom overtredelse av forskriften her straffes med bøter ett § 28 første ledd bokstav c i lov av 18. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.m, for så vidt overtredelsen ikke rammes av strengere straffebestemmelse.

§ 6 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2006.

Kart: 99. (KildeID 28285). (Kystdirektoratet 5. januar 2006).

Skyteøvelser. Advarsler. (Gunnery Exercises. Warnings)

71. * Norsk kontinentalsokkel. Hordaland. Slåtterøy. Stolmen. W av Marstein. Marine Skyteøvelser. Fareområder stadig aktive. (Gunnery Exercises . Danger Areas-Continuously Active).

Skyting mot luft- og sjømål kan til enhver tid foregå i følgende skytefelt. (Gunnery exercises against air- and seataargets can at any time be carried out within following areas):

END 202

60° 09' 58" N, 04° 04' 54" E
60° 09' 58" N, 04° 34' 54" E
59° 54' 58" N, 04° 34' 54" E
59° 54' 58" N, 04° 04' 54" E
60° 09' 58" N, 04° 04' 54" E

END 259

59° 54' 58" N, 04° 26' 54" E
59° 54' 58" N, 05° 04' 54" E
59° 50' 58" N, 05° 04' 54" E
59° 48' 58" N, 04° 56' 54" E
59° 52' 58" N, 04° 56' 54" E
59° 52' 58" N, 04° 26' 54" E
59° 54' 58" N, 04° 26' 54" E

Sikker høyde: 32000 fot.

(Upper limit: 32000 feet).

Alle fartøyer bør være oppmerksom på hvilken fare det kan medføre ved å seile gjennom de nevnte fareområder. (Seagoing traffic should be aware of the danger areas).

Kart (Charts): 21, 207, 304, 307, 559. (Redaksjonen, Stavanger 2006).

END 203

60° 09' 58" N, 04° 34' 54" E
60° 09' 58" N, 04° 56' 54" E
59° 54' 58" N, 04° 56' 54" E
59° 54' 58" N, 04° 34' 54" E
60° 09' 58" N, 04° 34' 54" E

STOLMEN

60° 01.3' N, 05° 01.3' E
60° 02.9' N, 05° 01.3' E
60° 05.0' N, 04° 57.0' E
59° 59.0' N, 04° 57.0' E

END 204

59° 52' 58" N, 04° 26' 54" E
59° 52' 58" N, 04° 56' 54" E
59° 39' 58" N, 04° 56' 54" E
59° 39' 58" N, 04° 26' 54" E
59° 52' 58" N, 04° 26' 54" E

72. (T). Posisjoner mobile boreplattformer og floteller. (Rigmoves).

<http://www.statkart.no/efs/plattformer.pdf>

Navn:	Posisjon:	Dato siste rapport:
Borgland Dolphin	61° 20' 44" N, 02° 04' 22" E	27/12-05
Eirik Raude	72° 14' 04" N, 27° 22' 02" E	8/1-06
GSF Arctic II	57° 21' 43" N, 01° 26' 32" E	4/1-06
J W McLean	58° 04' 06" N, 00° 59' 50" E	31/12-05
Ocean Nomad	56° 26' 03" N, 02° 32' 22" E	31/12-05
Ocean Vanguard	58° 20' 42" N, 01° 40' 55" E	6/1-056
Stena Don	66° 12.0' N, 12° 40.9' E	8/1-06
Stena Spey	58° 18' 25" N, 01° 39' 50" W	30/12-05
Transocean Searcher	65° 10' 18" N, 06° 48' 00" E	28/12-05
West Navigator	63° 07.5' N, 07° 56.0' E	10/1-06

(ACP - Adjacent to Charted Platform).

Alle ovennevnte posisjoner er i overensstemmelse med de siste mottatte meldinger fra forskjellige kilder. Andre permanente og mobile enheter f.eks. kraner, lektere, floteller el. lign. kan finnes i området.

500 meter sikkerhetssone:

Sikkerhetssoner strekker seg 500 meter rundt installasjoner eller anordninger som kan være faste produksjonsplattformer, mobile boreplattformer, forankrede lasteanordninger for tankskip samt, i noen unntakstilfelle, installasjoner på havbunnen.

Sikkerhetssoner regnes fra innretningens ytterpunkter.

Intet fartøy, innbefattet eventuelle redskaper av noe slag, skal navigere innenfor en etablerte sikkerhetssone, unntatt ved spesiell tillatelse fra plattformsjef, eller at de selv er i en nødsituasjon.

(Se Efs 1/25/2006, 1/26/2006 og 1/27/2006).

Ankere/ankerlinjer:

Fra bore-/produksjonsplattformer/floteller og lastebøyer kan det være utlagt ankerkjettinger og ankere ut til en avstand av 2500 meter.

Sjøfarende anbefales å ta hensyn til mulige ankerkjettinger/- vaiere og ankere utenfor 500 meters sikkerhetssoner.

For detaljerte opplysninger om ankere og ankervaiere/-liner utenfor sikkerhetssoner kan plattform eller vaktbåt kontaktes på VHF kanal 16.

500 metre Safety Zones

Safety zones will normally extend to a distance of 500 metres around all installations, measured from their outer edges. (See Efs 1/24/2005, 1/25/2005 og 1/26/2005).

No vessel, including eventual fishing gear, should enter an established safety zone unless so permitted by the Offshore Installation Manager, is dealing with an emergency or is, itself, in difficulties or distress.

Anchor and anchor chains/- wires

Anchor and anchor chains/- wires can be deployed up to 2500m from drilling-/productionplatforms/flotels and oil export loading buoys. Mariners are advised to exercise particular caution.

For detailed anchor pattern information, contact with platform and/or stand-by vessel on VHF channel 16 is recommended.

(Redaksjonen, Stavanger 2006).

* Siste trykningsdato for norske sjøkart / Latest printing date of Norwegian Charts											
Nr./No	Dato/Date	Nr./No	Dato/Date	Nr./No	Dato/Date	Nr./No	Dato/Date	Nr./No	Dato/Date	Nr./No	Dato/Date
1	April 05	46	Juli 05	91	April 05	201	Mai 05	401	Mai 04	501	Mars 04
2	Jan.05	47	Nov.04	92	April 02	202	Mai 03	402	Mai 04	502	Feb.01
3	Des.04	48	Okt.04	93	Jan. 06	204	Feb.04	452	Mai 04	503	Feb.05
4	Juli 05	49	Okt.05	94	Mars 04	205	Aug.01	453	April 05	504	Sep-99
5	Nov.05	50	Mai 05	95	Juni 05	207	Des 03	454	Juli 05	505	Jan.03
6	Nov. 05	51	April 05	96	Nov. 05	208	Des 03	455	Nov. 05	506	Feb.05
7	April 05	52	Aug.01	97	Juli 05	209	Jan. 04	456	Mars.02	507	Jan.03
8	Juni 05	53	Juli 04	98	Mai 05	210	Jan. 04	457	Sept.01	509	Jan.03
9	Juni 05	54	Des. 05	99	Mai 05	224	April 04	458	Mai 04	510	Mars 02
10	Juli 05	55	Juni 05	100	Mai.05	227	Mars.04	459	Mars 05	512	Mai 99
11	Sept.04	56	Nov.05	101	Mai.05	229	Aug.04	460	Juni 03	513	April 02
12	Juli 05	57	Sept.04	102	Sept.04	251	Juli 04	461	Mars 04	514	Sep-99
13	Feb.05	58	Juni 05	103	Juli 05	252	Juli 04	462	April 03	515	Feb.01
14	Okt.04	59	Juni 05	104	Okt.04	253	Nov.03	463	Nov.02	516	Sep-97
15	Nov. 05	60	Jan.06	105	Nov.00	270	Juli 05	464	Okt.02	517	Aug.04
16	Nov.04	61	Juli 05	106	Mars 03	294	Feb.02	465	Juli.03	521	April 02
17	Juli 05	62	Aug. 05	107	Aug.03	295	Jan.03	466	Jan.02	522	Sep-99
18	Sept.02	63	Des. 05	108	Nov.03	300 (INT10)	April 00	467	Nov. 05	523	Mars 02
19	Juni 04	64	Jan. 06	109	Jan.04	301 (INT140)	Mars.03	468	Sept.01	524	Juli 03
20	Nov. 05	65	Juli 04	110	Feb.04	302	Jan.04	469	Feb.04	533	Mai 01
21	Juli 05	66	Des. 05	111	Des 03	303 (INT100)	Mars.01	470	Nov. 05	534	Des 92
22	Aug.04	67	Juli 04	112	Jan-04	304 (INT101)	Jan.01	471	Juli 02	535	Jun-97
23	Mai 05	68	Juni 04	113	Des 03	305 (INT1300)	Mai 04	472	April.03	536	Mai 01
24	Juli 05	69	Juni 04	114	Jun-98	306	Juni 02	473	Okt.04	537	Mai 01
25	Mai 05	70	Des.03	115	Aug.04	307	April 04	474	Nov. 05	539	Okt.04
26	Mai 04	71	Des.04	116	Aug.04	308	Feb.04	475	Juni.02	540	Sept.02
27	Mai 05	72	Juli 05	117	Mai 04	309	Sept.04	476	Okt.05	551	Mars 99
28	April 05	73	Mai 05	118	Juli 05	310	Sept.04	477	Sept.04	552	Feb.01
29	Juni.04	74	Nov. 05	119	Juli 04	311	Mars 03	478	April.05	553	Mars 99
30	April.05	75	Sept.03	120	Nov. 05	319	Jan.04	479	Feb.03	557	Juni 00
31	Mai.04	76	Jan.04	124	April 04	320	Des.03	480	Des.01	558	Jan.02
32	Mai 05	77	April.05	125	April 04	321	Feb.04	481	Aug.00	559	Mars 05
33	Juli.04	78	Feb.04	126	Sept.03	322	Feb.04	482	Mars.03	560	Okt.00
34	April 05	79	Juni.04	127	Nov. 05	323	Mar .04	483	Nov.02	550	Juni 02
35	Nov.04	80	Sept.04	128	Juni 05	324	Jan.04	484	Feb.05	525	Juli 03
36	Nov.05	81	Jan.04	129	Mars 03	325	Mars 04	485	Feb.05		
37	Juni.04	82	Des.04	130	Mars 05			486	Des. 05		
38	Mai 05	83	Jan.04	131	Mars 05			487	Nov.04		
39	Juli.04	84	Okt.04	132	Nov. 05			488	Sept.03		
40	Mai.04	85	Nov.04	135	Des. 05			489	Des.04		
41	Juli 05	86	Sept.04	136	Des. 05			490	Feb.05		
42	Mars 05	87	Okt.05	140	Nov. 05			491	Juni 03		
43	Juli 05	88	Mars 04	141	Nov. 05						
44	Juli 05	89	Des.02	142	Mai 04						
45	Aug. 05	90	Aug.05	143	Aug 01						