

Efs

ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE

Notices to Mariners



STATENS KARTVERK
SJØ

Årgang 142
ISSN 1890-6117

Nr 1

Stavanger 15. januar 2011

Utgitt av Statens kartverk Sjø

Etterretninger for sjøfarende (Efs) utkommer to ganger månedlig både i analog- og digital utgave og gir opplysninger om kartrettelser i norske sjøkart, og andre midlertidige(T) og foreløpige(P) meddelelser vedrørende seilas i norske farvann.

Efs i digital form er av Sjøfartsdirektoratet godkjent på lik linje med papirutgaven av Efs og overføres via E-post som PDF fil (Acrobat Reader). Den digitale Efs vil være tilgjengelig for abonnenten 2 til 3 dager før papirutgaven foreligger.

Årlig abonnement koster **kr. 580,-**. Dersom det bestilles både papirutgave og digital utgave gis det 50% rabatt på den elektroniske utgaven.

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

*The **Etterretninger for sjøfarende (Efs)** is published twice a month. The Efs is also available in digital format as a PDF file sent via e-mail*

Twelve months subscription costs NOK 580,- If a subscriber wants both the paper- and the electronic version, we give a 50% discount on the electronic version.

Abonnement bestilles gjennom (*Subscription to*):

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

Internett: www.statkart.no/efs

Telefax: **51 85 87 06**

INTERNETT

Etterretninger for sjøfarende er også tilgjengelig på Internett, www.statkart.no/efs

Her finnes også opplysninger om kartrettelser for hvert enkelt kart, trykningsdatoer for norske sjøkart, oversikt over rettelselser på hvert kart, (T) og (P) meldinger og riggbevegelser i norske havområder.

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

Flere nyttige opplysninger finnes på Statens kartverk Sjø's hjemmesider, www.sjokart.no

INTERNETT

The «Etterretninger for sjøfarende» (Efs) and chart correction for each chart (sorted by chart number) are available on Internet: www.statkart.no/efs/gbindex

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

Dersom det oppdages feil eller mangler i sjøkartene bes dette innrapportert til Statens kartverk Sjø. Tilbakemeldingsskjema er tilgjengelig på internett, http://sjokart.no/nor/Statens_kartverk_Sjo/Tilbakemelding/

En redegjørelse av innhold og redigering av Efs er gitt i hefte nr. 1.

INNHold

Kartrettelser i dette heftet omfatter følgende norske sjøkart:

(Chart corrections in this Efs includes following Norwegian charts):

1, 2, 17, 21, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 57, 87, 106, 119, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 140, 307, 308, 454, 456, 466, 490

Meldinger om nytrykk, Midlertidige (T) og foreløpige (P) meldinger og Forskjellige meddelelser omfatter følgende sjøkart:

(Temporary (T) and Preliminary (P) Notices and Miscellaneous includes following charts):

1, 9, 19, 21, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 56, 97, 124, 201, 202, 302, 304, 305, 307, 310, 485, 557, 559

INNHold

NORSKE SJØKART OG ANDRE PUBLIKASJONER

(Norwegian Charts and Publications)

32115. * NYTRYKK av sjøkart nr 56, *(Revised Reprint Chart No 56)* Tjøtta - Dønna

32116. * NY UTGAVE av sjøkart nr 485, *(New Edition Chart no 485)* Sandnes Havn.

NORSKE FARVANN

(Norwegian Waters)

Kart (Charts): 1, 2

32796. * Oslofjorden. Bolærne. Militært område utgår *(Military area)*.

32797. * Oslofjorden. Rauer. Militært område endret *(Military area)*.

Kart (Chart): 17

32995. * Rogaland. Austdjupe. Tallaksholmen. Havbruk. Forankring.

32974. * Rogaland. Utsira. Nordvik. Undervannsrørledning etablert.

Kart (Chart): 21

32979. * Hordaland. Søre Bjorøy. Bjorøyvågen. Undervannskabel etablert.

Kart (Chart): 24

32757. * Sogn og Fjordane. Gulen. Nyhammarsundet. Undervannskabel etablert.

Kart (Charts): 119, 23

32758. * Hordaland. Salhusfjorden. Salhus. Undervannskabel etablert.

Kart (Chart): 122

32775. * Sogn og Fjordane. Sognefjorden. Balestrand. Undervannskabel etablert.

Kart (Charts): 122, 124

32778. * Sogn og Fjordane. Sognefjorden. Leikanger. Undervannskabler etablert.
(Submarine cables).

Kart (Charts): 119, 120, 23

32955. * Hordaland. Lurefjorden. Radsundet. Undervannskabler etablert. *(Submarine cables).*

Kart (*Charts*): 26, 28

32978. * Sogn og Fjordane. Frøysjøen. Batalden. Grunner. (*Underwater rocks*).

Kart (*Charts*): 31, 126, 456

33035. * Møre og Romsdal. Ålesund. Eidsundet. Vegsundet. Grunner (*Underwater rocks*).

Kart (*Chart*): 123

32854. * Sogn og Fjordane. Faleidfjorden. Stryn. Undervannskabler etablert.
(*Submarine cables*).

32874. * Sogn og Fjordane. Hundvikfjorden. Gloppen. Undervannskabler etablert
(*Submarine cables*).

Kart (*Chart*): 28

32875. * Sogn og Fjordane. Nordgulen. Svelgen. Lanterner etablert. Stake utgå.
Lysbøye utgå.

Kart (*Charts*): 123, 28, 29

32877. * Sogn og Fjordane. Nordfjord. Davikfjorden. Undervannskabler etablert
(*Submarine cables*).

32914. * Sogn og Fjordane. Nordfjord. Undervannskabel etablert . (*Submarine cable*).

Kart (*Charts*): 28, 307, 308

32935. * Sogn og Fjordane. Frøysjøen. Frøya SW. Grunner (*Underwater rocks*).

Kart (*Charts*): 28, 29, 490

32934. * Sogn og Fjordane. Måløy. Vågsfjorden. Nordfjord. Undervannskabel etablert
(*Submarine cable*).

33054. * Sogn og Fjordane. Måløy. Ulvesundet. Undervannskabler etablert (*Submarine cables*).

Kart (*Chart*): 29

33055. * Sogn og Fjordane. Barmøya. Barmsundet. Undervannskabler etablert
(*Submarine cables*).

Kart (*Charts*): 123, 29

32876. * Sogn og Fjordane. Davikfjorden. Eidsfjorden. Undervannskabler etablert. Ankertegn
utgå. (*Submarine cables. Anchor berth*).

Kart (*Charts*): 125, 29, 30

33074. * Møre og Romsdal. Sandsfjorden. Sandsøya. Sandshamn lykt. Ny karakter.

Kart (*Chart*): 454

32878. * Møre og Romsdal. Kristiansund. Dalasundet. Kaidybde.

Kart (*Chart*): 57

32936. * Sør-Helgeland. Ulvangen. Sandnessjøen. Grunne.

Kart (*Chart*): 140

32954. * Salten. Tysfjorden. Tjeldhamn. Jernstang etablert. Stake utgå.

Kart (*Charts*): 466, 87

32977. * Nord-Troms. Tromsø. Skjelnan. Kai. Grunner. (*Quay. Underwater rocks*).

Kart (*Chart*): 106

32994. * Vest-Finnmark. Lakselv. Hamnbukt. Grunne.

MIDLERTIDIGE (T) og FORELØPIGE (P) MELDINGER I NORSKE FARVANN

(Temporary (T) and Preliminary (P) notices in Norwegian Waters)

Kart (*Charts*): 1, 201, 202, 305

33154. * (T) Oslofjorden. Trestenene Racon ute av drift.

Kart (*Charts*): 9, 305

33155. * (T) Aust-Agder. Ytre Hausene lystbøye slukket.

Kart (*Chart*): 124

32975. * (T) Sogn og Fjordane. Nærøyfjorden. Bakkasundet. Jernstang havarert. (*Iron pole*).

Kart (*Chart*): 40

33114. * (T) Frøya SV. Forskningsbøye midlertidig etablert.

Kart (*Chart*): 44

33117. * (T) Sør-Trøndelag. Flesafjorden. Linasundet stengt for trafikk. Utvidet periode.

Kart (*Chart*): 97

33015. * (T) Vest-Finnmark. Øksfjorden. Øksfjordklubben lykt havarert (*Light unlit*).

MIDLERTIDIGE (T) OG FORELØPIGE (P) MELDINGER I HAVOMRÅDENE

(Temporary (T) and Preliminary (P) notices in Sea Areas)

Kart (*Charts*): 307, 557

33014. * (T) Norskehavet. Kvitebjørn. Strømmåler midlertidig etablert.

Kart (*Charts*): 302, 304, 310, 557

32980. * (T) Norskehavet. Trænebanken W. Strømmålinger . (*Current moorings*).

FORSKJELLIGE MEDDELELSER

(Miscellaneous)

- * ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE (EFS).
- * BRUKERVEILEDNING TIL TRACINGS.
- * SJØKART.
- * TIDEVANN.
- * SJØKARTENES TRYKNING OG AJOURHOLD.
- * BENEVNELSER BRUKT VED UTGIVELSE AV SJØKART.
- * Print on Demand (POD)
- * ELEKTRONISKE SJØKART.
- * OFFISIELLE ELEKTRONISKE NAVIGASJONSKART (ENC) FOR NORSKE KYSTEN – INNHOLD OG OPPDATERING.
- * Nye priser på sjøkart og andre publikasjoner.
- * KVALITET I NORSKE PAPIRSJØKART OG DIGITALE SJØKART.
- * KVALITET I NORSKE PAPIRSJØKART OG DIGITALE SJØKART I FARVANNENE RUNDT SVALBARD.
- * SJØMÅLINGSDATA / HYDROGRAFISKE ORIGINALER.
- * FARVANNSBESKRIVELSEN DEN NORSKE LOS.

- * NAVIGASJONSHJELPEMIDLER (FORSKRIFT).
- * MARITIME PRIMÆRDATA - DYBDEDATA IKKE-NAVIGASJON.
- * UNDERVANNS KABLER, LUFTSPENN OG RØRLEDNINGER.
- * AKVAKULTURANLEGG (HAVBRUK). FORANKRINGER.
- * FORSKRIFT OM MERKING AV FISKEREDSKAPER.
- * DYBDE OVER VRAK.
- * NORSK FYRLISTE.
- * FLYTENDE SJØMERKER (BØYER OG STAKER) .
- * RACON (MARITIME RADARFYR).
- * INDIREKTE BELYSNING (IB).
- * KYSTVERKET'S MERKESKIP
- * KYSTVERKET (*THE NORWEGIAN COASTAL ADMINISTRATION*).
- * NAVIGASJONSVARSLER – NAVCO.
- * TRAFIKKSENTRALENE (*VESSEL TRAFFIC SERVICES*).
- * OPPLYSNING OM LOSTJENESTEN.
- * FORSKRIFTER OM BRUK AV STATSLOS. GEBYRER.
- * VILKÅR FOR BRUK AV FARLEDSBEVIS.
- * ISTJENESTEN I NORGE.
- * SAFE SEA NET.
- * KYSTRADIOSTASJONENES UTSENDELSE AV MARITIME SAFETY INFORMATION (MSI).
- * OPPLYSNING OM VÆRVARSLINGSTJENESTER OG BØLGEVARSEL METEOROLOGISK INSTITUTT (met.no) MARITIM VÆRVARSLINGSTJENESTE PÅ INTERNETT
- * NORSK KONTINENTALSOKKEL. OVERVÅKINGSTJENESTE - STATOIL MARIN. (*NORWEGIAN CONTINENTAL SHELF. SURVEILLANCE SERVICE - STATOIL VTS*).
- * SIKKERHETSSONER OMKRING OFFSHORE INSTALLASJONER.
- * NORSK KONTINENTALSOKKEL. UTVIDET SIKKERHETSSONE RUNDT VISSE OLJEINSTALLASJONER (*EXTENDED SAFETY ZONES*).
- * NORSK KONTINENTALSOKKEL. GJELDENE FORSKRIFTER OM FORBUD MOT OPPANKRING OG FISKE MED VISSE REDSKAPER.
- * MIDLERTIDIGE FORLATTE BRØNNHODER (HEFTER).
- * SEISMISKE UNDERSØKELSER (*SEISMIC SURVEYS*).
- * RIGGBEVEGELSER. POSISJONER MOBILE BOREPLATTFORMER OG FLOTELLER I NORDSJØEN, NORSKEHAVET OG BARENTSHAVET (*POSITIONS OF MOBILE RIGS IN THE NORTH SEA, NORWEGIAN SEA AND THE BARENTS SEA*).

Skyteøvelser. Advarsler.

(Gunnery Exercises. Warnings)

- . * Norsk kontinentalsokkel. Hordaland. Slåtterøy. Stolmen. W av Marstein. Marine Skyteøvelser. Fareområder stadig aktive. (*Gunnery exercises. Danger areas-continously active*).
- * (T). Sør-Trøndelag. Frohavet. Skyteøvelse (*Gunnery exercises*).

Seismiske undersøkelser

(Seismic Surveys)

- * (T). Norsk kontinentalsokkel. Seismiske undersøkelser. (*Norwegian Continental Shelf. Seismic Survey.*)
- . (T). Posisjoner mobile boreplattformer og floteller. (*Rigmoves*).

NORSKE SJØKART OG ANDRE PUBLIKASJONER (Norwegian Charts and Publications)

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

33115. * NYTRYKK av sjøkart nr 56, (*Revised Reprint Chart No 56*) Tjøtta - Dønna

Sjøkart nr 56 er nå utgitt som Nytrykk. Dette nytrykket av sjøkart nr 56 ble trykket 29. desember 2010. Forrige gang kartet ble trykket var det også som Nytrykk, i juni 2008.

Kartet er merket som følger:

Utgitt av Statens kartverk Sjø 2005.

Trykt 01/11. Rettet til og med **Efs nr 23/10.**

Chart no 56 has been published as a Revised Reprint.

Published by Statens kartverk Sjø 2005.

Printed 01/11. Corrected through Efs 23/10.

Kartbegrensninger

Kartet har følgende begrensning:

SW hjørne: 65°49'00"N, 011°25'00"E, NE hjørne: 66°07'30"N, 012°30'30"E

Endringer i dette opplaget:

- Kartet er oppdatert med hensyn på alle innrapporterte endringer siden forrige gang kartet ble trykket, meldt i Etterretninger for sjøfarende (Efs).
- Noen stedsnavn er endret etter opplysninger hentet fra Sentralt stedsnavnsregister (SSR).
- Små begrensede endringer i dybdeinformasjon uten betydning for navigasjonen.
- Kompassrosene er oppdatert med 2010-verdier for misvisning.

DEFINISJON AV BENEVNELSEN "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.

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 2010).

33116. * NY UTGAVE av sjøkart nr 485, (*New Edition Chart no 485*) Sandnes Havn.

Sjøkart nr 485 er nå utgitt som Ny Utgave. Den nye utgaven av sjøkart nr 485 ble trykket 29. desember 2010. Kartet erstatter tidligere utgave av sjøkart nr 485 fra 1982. Det gamle kartet utgår og vil ikke lenger bli vedlikeholdt av Statens kartverk Sjø.

Kartet er merket som følger:

Utgitt av Statens kartverk Sjø 1982. Ny utgave 2010.

Trykt 12/10. Rettet til og med **Efs nr 23/10.**

Chart no 485 has been published as a New Edition. This New Edition makes the existing edition (published in 1982) obsolete. Published by Statens kartverk Sjø 1982. New Edition 2010. Printed 12/10. Corrected through Efs 23/10.

Sjømåling

Kartet baserer seg på moderne sjømåling fra 1976-2008. Alt dette er angitt i kartets kildedigram.

Kartbegrensning

Kartet har følgende begrensning:

SW hjørne: 58°51'00"N, 005°42'54"E, NE hjørne: 58°55'48"N, 005°49'54"E

Spesialer og vignetter

Kart 485 har 1 spesial. Dette er:

Spesial Sandnes havn, målestokk 1:5.000:

SW hjørne: 58°50'58"N, 005°44'20"E, NE hjørne: 58°52'48"N, 005°45'45"E

Datum og kartprojeksjon

Den nye utgaven av kart 485 har gradnett i WGS-84 (noe forrige utgave ikke hadde). WGS-84 horisontalt nett gjør at posisjonering ved hjelp av nøyaktige navigasjonssystemer, for eksempel GPS, kan plottes direkte i kartet uten omregning. Kartprojeksjonen som er brukt, er Gauss-Krüger (Transversal Mercator) med sentralmeridian sentrert i kartet (005° 46' 24" Østlig lengde).

Målestokk, farger, etc.

Som i forrige utgave.

Endringer i dette opplaget

- Kartet er oppdatert med hensyn på alle innrapporterte endringer siden forrige gang kartet ble trykket, meldt i Etterretninger for sjøfarende (Efs)
- Kartet er tilført ny landinformasjon fra Norge digitalt og nytt navneverk fra Sentralt stedsnavnsregister (SSR)

Elektroniske kart

Området som dekkes av kart 485 er allerede dekket av ENC-er (Elektroniske kartceller).

DEFINISJON AV BENEVNELSEN "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

TERMS USED WHEN ISSUING CHARTS – NEW EDITION.

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

A new edition will render the existing edition obsolete.

(Redaksjonen, Stavanger 2010).

NORSKE FARVANN (Norwegian Waters)

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

Kart (*Charts*): 1, 2

32796. * Oslofjorden. Bolærne. Militært område utgår (*Military area*).

a) **Slett** militært område mellom følgende posisjoner:

(Delete military area between the following positions):

WGS84 DATUM

- (1) 59° 11.18' N, 10° 34.60' E
- (2) 59° 11.80' N, 10° 33.36' E
- (3) 59° 11.97' N, 10° 33.13' E
- (4) 59° 12.29' N, 10° 33.14' E
- (5) 59° 12.72' N, 10° 31.97' E
- (6) 59° 12.87' N, 10° 31.65' E
- (7) 59° 13.03' N, 10° 31.58' E
- (8) 59° 13.34' N, 10° 31.69' E
- (9) 59° 12.98' N, 10° 33.61' E
- (10) 59° 12.60' N, 10° 34.29' E
- (11) 59° 12.02' N, 10° 35.03' E
- (12) 59° 11.73' N, 10° 34.92' E
- (13) 59° 11.52' N, 10° 34.99' E

b) **Slett** tekst i følgende posisjon:

(Delete text in the following position):

WGS84 DATUM

59° 12.86' N, 10° 32.85' E

Kart (*Charts*): 1, 2. (KildeID 51938). (Redaksjonen, Stavanger 20. desember 2010).

32797. * Oslofjorden. Rauer. Militært område endret (*Military area*).

a) **Slett** Militært område mellom følgende posisjoner:

(*Delete military area between the following positions*):

WGS84 DATUM

(1) 59° 13.09' N, 10° 42.39' E

(2) 59° 14.07' N, 10° 42.42' E

b) **Endre** note i følgende posisjon til:

(*Amend note in the following position to read*):

WGS84 DATUM

59° 14.66' N, 10° 48.47' E

MILITÆRT FORBUDSOMRÅDE

Rauer

Adg. forb. for uvedkommende i 50m ut av strandlinjen av Rauer, med unntak av Rauerkalven.

MILITARY RESTRICTED AREA

Rauer

Entry prohibited within a distance of 50m from the shore of Rauer, exept Rauerkalven.

Kart (*Charts*): 1, 2. (KildeID 51938). (Redaksjonen, Stavanger 20. desember 2010).

Kart (*Chart*): 17

32995. * Rogaland. Austdjupet. Tallaksholmen. Havbruk. Forankring.

a) **Påfør** havbruk i posisjon (1).

b) **Påfør** forankringer fra havbruket til posisjoner (2-7):

WGS84 DATUM

(1) 59° 15.43' N, 05° 23.59' E

(2) 59° 15.46' N, 05° 23.38' E

(3) 59° 15.51' N, 05° 23.49' E

(4) 59° 15.50' N, 05° 23.68' E

(5) 59° 15.44' N, 05° 23.76' E

(6) 59° 15.36' N, 05° 23.68' E

(7) 59° 15.38' N, 05° 23.46' E

Kart: 17. (KildeID 52259). (Redaksjonen, Stavanger 6. januar 2011).

*** Rogaland. Austdjupet. Tallaksholmen. Marine farm. Ground tackles.**

a) **Insert** a marine farm in position (1).

b) **Insert** ground tackles from the marine farm to positions (2-7):

WGS84 DATUM

(1) 59° 15.43' N, 05° 23.59' E

(2) 59° 15.46' N, 05° 23.38' E

(3) 59° 15.51' N, 05° 23.49' E

(4) 59° 15.50' N, 05° 23.68' E

(5) 59° 15.44' N, 05° 23.76' E

(6) 59° 15.36' N, 05° 23.68' E

(7) 59° 15.38' N, 05° 23.46' E

Chart: 17.

32974. * Rogaland. Utsira. Nordvik. Undervannsrørledning etablert.**Påfør** en undervannsrørledning mellom følgende posisjoner:*(Insert a submarine pipeline between following positions):*

WGS84 DATUM

(1) 59° 18.73' N, 04° 53.18' E

(2) 59° 18.79' N, 04° 53.18' E

Kart (*Chart*): 17. (KildeID 52317). (Redaksjonen, Stavanger 5. januar 2011).**Kart (*Chart*): 21****32979. * Hordaland. Søre Bjorøy. Bjorøyvågen. Undervannskabel etablert.****a) Påfør** en undervannskabel mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

(1) 60° 18.13' N, 05° 10.24' E

(2) 60° 18.13' N, 05° 10.29' E

(3) 60° 18.09' N, 05° 10.36' E

b) Påfør en undervannsrørledning mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

(1) 60° 18.14' N, 05° 10.24' E

(2) 60° 18.15' N, 05° 10.28' E

(3) 60° 18.29' N, 05° 10.26' E

(4) 60° 18.34' N, 05° 10.22' E

Kart: 21. (KildeID 52239). (Redaksjonen, Stavanger 5. januar 2011).

*** Hordaland. Søre Bjorøy. Bjorøyvågen. Submarine cable.****a) Insert** a submarine cable between the following positions:

WGS84 DATUM

(1) 60° 18.13' N, 05° 10.24' E

(2) 60° 18.13' N, 05° 10.29' E

(3) 60° 18.09' N, 05° 10.36' E

b) Insert a submarine pipeline between the following positions:

WGS84 DATUM

(1) 60° 18.14' N, 05° 10.24' E

(2) 60° 18.15' N, 05° 10.28' E

(3) 60° 18.29' N, 05° 10.26' E

(4) 60° 18.34' N, 05° 10.22' E

Chart: 21.

Kart (*Chart*): 24

32757. * Sogn og Fjordane. Gulen. Nyhammarsundet. Undervannskabel etablert.

Påfør en undervannskabel mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

(1) 61° 00.49' N, 05° 01.93' E

(2) 61° 00.08' N, 05° 01.26' E

(3) 60° 59.90' N, 05° 01.21' E

(4) 60° 59.58' N, 05° 01.40' E

(5) 60° 59.21' N, 05° 01.93' E

(6) 60° 59.19' N, 05° 02.16' E

Kart: 24. (KildeID 52117). (Redaksjonen, Stavanger 17. desember 2010).

**** Sogn og Fjordane. Gulen. Nyhammarsundet. Submarine cable.***

Insert a submarine cable between the following positions:

WGS84 DATUM

(1) 61° 00.49' N, 05° 01.93' E

(2) 61° 00.08' N, 05° 01.26' E

(3) 60° 59.90' N, 05° 01.21' E

(4) 60° 59.58' N, 05° 01.40' E

(5) 60° 59.21' N, 05° 01.93' E

(6) 60° 59.19' N, 05° 02.16' E

Chart: 24.

Kart (*Charts*): 119, 23**32758. * Hordaland. Salhusfjorden. Salhus. Undervannskabel etablert.**

Påfør en undervannskabel mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

(1) 60° 30.18' N, 05° 15.66' E

(2) 60° 30.36' N, 05° 15.57' E

(3) 60° 30.68' N, 05° 15.67' E

(4) 60° 31.03' N, 05° 16.00' E

(5) 60° 31.29' N, 05° 16.40' E

(6) 60° 31.37' N, 05° 16.74' E

(7) 60° 31.30' N, 05° 17.19' E

(8) 60° 31.23' N, 05° 17.40' E

Kart: 119, 23. (KildeID 52117). (Redaksjonen, Stavanger 17. desember 2010).

**** Hordaland. Salhusfjorden. Salhus. Submarine cable.***

Insert a submarine cable between the following positions:

WGS84 DATUM

(1) 60° 30.18' N, 05° 15.66' E

(2) 60° 30.36' N, 05° 15.57' E

(3) 60° 30.68' N, 05° 15.67' E

(4) 60° 31.03' N, 05° 16.00' E

(5) 60° 31.29' N, 05° 16.40' E

(6) 60° 31.37' N, 05° 16.74' E

(7) 60° 31.30' N, 05° 17.19' E

(8) 60° 31.23' N, 05° 17.40' E

Charts: 119, 23.

Kart (*Chart*): 122**32775. * Sogn og Fjordane. Sognefjorden. Balestrand. Undervannskabel etablert.**

Påfør en undervannskabel mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

(1) 61° 12.112' N, 06° 32.051' E

(2) 61° 12.041' N, 06° 32.736' E

(3) 61° 12.142' N, 06° 35.495' E

(4) 61° 12.427' N, 06° 36.537' E

Kart: 122 (også spesial). (KildeID 52117). (Redaksjonen, Stavanger 20. desember 2010).

**** Sogn og Fjordane. Sognefjorden. Balestrand. Submarine cable.***

Insert a submarine cable between the following positions:

WGS84 DATUM

(1) 61° 12.112' N, 06° 32.051' E

(2) 61° 12.041' N, 06° 32.736' E

(3) 61° 12.142' N, 06° 35.495' E

(4) 61° 12.427' N, 06° 36.537' E

Chart: 122 (also plan).

Kart (*Charts*): 122, 124

32778 . * Sogn og Fjordane. Sognefjorden. Leikanger. Undervannskabler etablert. (*Submarine cables*).

Påfør undervannskabler mellom følgende posisjoner:

(Insert submarine cables between the following positions :)

WGS84 DATUM

- (1) 61° 11.106' N, 06° 48.896' E
- (2) 61° 09.845' N, 06° 50.126' E
- (3) 61° 08.677' N, 06° 52.860' E
- (4) 61° 06.795' N, 06° 54.504' E
- (5) 61° 05.562' N, 06° 55.424' E
- (6) 61° 04.631' N, 06° 55.668' E
- (7) 61° 04.504' N, 06° 55.533' E
- (8) 61° 04.628' N, 06° 55.722' E
- (9) 61° 05.392' N, 06° 55.926' E
- (10) 61° 05.827' N, 06° 57.137' E
- (11) 61° 05.925' N, 07° 00.019' E
- (12) 61° 06.725' N, 07° 01.851' E
- (13) 61° 06.799' N, 07° 03.268' E
- (14) 61° 06.707' N, 07° 03.895' E
- (15) 61° 06.707' N, 07° 04.111' E
- (16) 61° 06.799' N, 07° 04.522' E
- (17) 61° 07.119' N, 07° 06.025' E
- (18) 61° 08.076' N, 07° 11.714' E
- (19) 61° 09.536' N, 07° 14.365' E
- (20) 61° 10.403' N, 07° 15.063' E
- (21) 61° 10.902' N, 07° 14.640' E
- (22) 61° 11.012' N, 07° 14.834' E
- (23) 61° 10.893' N, 07° 14.661' E
- (24) 61° 10.401' N, 07° 15.108' E
- (25) 61° 09.917' N, 07° 15.180' E
- (26) 61° 09.467' N, 07° 15.886' E
- (27) 61° 08.185' N, 07° 19.955' E
- (28) 61° 08.107' N, 07° 21.811' E
- (29) 61° 07.594' N, 07° 23.928' E
- (30) 61° 06.737' N, 07° 25.051' E
- (31) 61° 06.631' N, 07° 25.843' E
- (32) 61° 06.738' N, 07° 26.915' E
- (33) 61° 06.677' N, 07° 27.346' E
- (34) 61° 06.200' N, 07° 28.046' E
- (35) 61° 06.153' N, 07° 28.263' E

Kart (*Charts*): 122 (også special (*also plan*)), 124. (KildeID 52117). (Redaksjonen, Stavanger 20. desember 2010).

Kart (*Charts*): 119, 120, 23

32955. * Hordaland. Lurefjorden. Radsundet. Undervannskabler etablert. (*Submarine cables*).

Påfør undervannskabler mellom følgende posisjoner:

(Insert submarine cables between the following positions):

WGS84 DATUM

- (1) 60° 43.74' N, 05° 04.20' E
- (2) 60° 43.21' N, 05° 02.98' E
- (3) 60° 42.94' N, 05° 02.24' E
- (4) 60° 42.58' N, 05° 02.64' E
- (5) 60° 42.49' N, 05° 02.59' E
- (6) 60° 42.51' N, 05° 02.78' E
- (7) 60° 41.92' N, 05° 04.91' E
- (8) 60° 41.18' N, 05° 06.50' E
- (9) 60° 40.48' N, 05° 06.75' E
- (10) 60° 40.01' N, 05° 06.77' E
- (11) 60° 39.97' N, 05° 06.86' E
- (12) 60° 39.89' N, 05° 06.75' E
- (13) 60° 39.70' N, 05° 06.83' E
- (14) 60° 39.54' N, 05° 06.79' E
- (15) 60° 39.30' N, 05° 07.00' E
- (16) 60° 38.68' N, 05° 08.19' E
- (17) 60° 38.00' N, 05° 09.59' E
- (18) 60° 37.17' N, 05° 11.61' E
- (19) 60° 36.62' N, 05° 12.00' E
- (20) 60° 36.38' N, 05° 12.33' E
- (21) 60° 36.35' N, 05° 12.54' E

Kart (*Charts*): 119, 120, 23. (KildeID 52277). (Redaksjonen, Stavanger 4. januar 2011).

Kart (*Charts*): 26, 28**32978. * Sogn og Fjordane. Frøysjøen. Batalden. Grunner. (*Underwater rocks*).**

Påfør grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:

(Insert underwater rocks in the following positions):

WGS84 DATUM

- (1) 61° 41.10' N, 04° 44.89' E 4.5m, slett (*delete*) 5.5m
- (2) 61° 40.67' N, 04° 43.95' E 9.1m, slett (*delete*) 11m
- (3) 61° 40.77' N, 04° 45.96' E 2.5m, slett (*delete*) 4m
- (4) 61° 39.97' N, 04° 46.31' E 8.4m, slett (*delete*) 12m
- (5) 61° 39.45' N, 04° 46.91' E 2.6m, slett (*delete*) 9.5m og (*and*) 9.5m
- (6) 61° 38.55' N, 04° 45.99' E 6.3m, slett (*delete*) 8m
- (7) 61° 38.09' N, 04° 46.02' E 8.3m, slett (*delete*) 11m
- (8) 61° 38.64' N, 04° 42.94' E 8.4m, slett (*delete*) 10m
- (9) 61° 39.39' N, 04° 39.10' E 11m, slett (*delete*) 15m
- (10) 61° 39.27' N, 04° 38.34' E 4.3m, slett (*delete*) 8m
- (11) 61° 40.17' N, 04° 38.36' E 8m, slett (*delete*) 10m
- (12) 61° 40.09' N, 04° 38.45' E 11m, slett (*delete*) 13m
- (13) 61° 39.72' N, 04° 37.53' E 4.1m, slett (*delete*) 5m
- (14) 61° 39.93' N, 04° 37.26' E 7.8m
- (15) 61° 40.02' N, 04° 36.78' E 10m
- (16) 61° 39.74' N, 04° 35.98' E 4.8m, slett (*delete*) 6m
- (17) 61° 39.43' N, 04° 33.81' E 13m, slett (*delete*) 16m
- (18) 61° 39.24' N, 04° 33.98' E 8.4m, slett (*delete*) 12m
- (19) 61° 39.14' N, 04° 34.23' E 3.6m, slett (*delete*) 8m
- (20) 61° 39.02' N, 04° 34.18' E 2.3m, slett (*delete*) 6m
- (21) 61° 39.09' N, 04° 34.51' E 6.7m
- (22) 61° 38.95' N, 04° 34.10' E 4.3m
- (23) 61° 38.73' N, 04° 33.69' E 8.4m, slett (*delete*) 12m og (*and*) 13m

Kart (*Charts*): 26, 28. (KildeID 52397). (Redaksjonen, Stavanger 5. januar 2011).

Kart (*Charts*): 31, 126, 456

33035. * Møre og Romsdal. Ålesund. Eidsundet. Vegsundet. Grunner (*Underwater rocks*).

Påfør grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:

(*Insert underwater rocks in the following positions*):

WGS84 DATUM

Kart (*Chart*) 456:

- (1) 62° 26.051' N, 06° 17.489' E 5.8m
- (2) 62° 25.714' N, 06° 16.835' E 3.1m, slett (*delete*) 9m
- (3) 62° 25.595' N, 06° 16.628' E 8m, slett (*delete*) 13m
- (4) 62° 25.561' N, 06° 17.113' E 7.3m
- (5) 62° 25.965' N, 06° 18.277' E 9.3m, slett (*delete*) 17m
- (6) 62° 25.995' N, 06° 18.303' E 4.9m, slett (*delete*) 6m
- (7) 62° 26.000' N, 06° 18.933' E 1.1m
- (8) 62° 25.923' N, 06° 19.308' E 2.2m, slett (*delete*) 3m
- (9) 62° 25.815' N, 06° 19.549' E 9.7m
- (10) 62° 25.874' N, 06° 20.411' E 5.6m, slett (*delete*) 7m
- (11) 62° 25.923' N, 06° 20.374' E 2m, slett (*delete*) 2.4m
- (12) 62° 26.005' N, 06° 20.315' E 4.5m
- (13) 62° 26.170' N, 06° 20.523' E 2.8m
- (14) 62° 25.905' N, 06° 22.540' E 2.3m
- (15) 62° 25.638' N, 06° 23.144' E 2m, slett (*delete*) 2.4m
- (16) 62° 25.626' N, 06° 23.327' E 2m
- (17) 62° 25.748' N, 06° 23.709' E 8.4m, slett (*delete*) 17m
- (18) 62° 25.485' N, 06° 21.926' E 8.2m
- (19) 62° 25.343' N, 06° 23.032' E 10m

Kart (Chart) 31 spesial (plan):

- (1) 62° 25.874' N, 06° 20.411' E 5.6m, slett (*delete*) 7m
- (2) 62° 25.923' N, 06° 20.374' E 2m, slett (*delete*) 2.4m
- (3) 62° 26.005' N, 06° 20.315' E 4.5m
- (4) 62° 26.170' N, 06° 20.523' E 2.8m
- (5) 62° 25.905' N, 06° 22.540' E 2.3m

Kart (Charts) 31, og (and) 126:

- (1) 62° 25.71' N, 06° 16.84' E 3.1m
- (2) 62° 25.97' N, 06° 18.28' E 9.3m
- (3) 62° 26.00' N, 06° 18.93' E 1.1m
- (4) 62° 25.92' N, 06° 19.31' E 2.2m
- (5) 62° 25.92' N, 06° 20.37' E 2m, slett (*delete*) 2.4m
- (6) 62° 26.00' N, 06° 20.32' E 4.5m, slett (*delete*) 5.5m
- (7) 62° 26.17' N, 06° 20.52' E 2.8m, slett (*delete*) 4m
- (8) 62° 25.64' N, 06° 23.14' E 2m, slett (*delete*) 2.4m
- (9) 62° 25.63' N, 06° 23.33' E 2m, slett (*delete*) 2.4m
- (10) 62° 25.75' N, 06° 23.71' E 8.4m, slett (*delete*) 17m
- (11) 62° 25.34' N, 06° 23.03' E 10m

Kart (*Charts*): 31 (også spesial (*also plan*), 126, 456. (KildeID 52399). (Redaksjonen, Stavanger 7. januar 2011).

Kart (*Chart*): 123

32854. * Sogn og Fjordane. Faleidfjorden. Stryn. Undervannskabler etablert. (*Submarine cables*).

Påfør undervannskabler mellom følgende posisjoner:

(*Insert submarine cables between the following positions*):

WGS84 DATUM

(1) 61° 48.41' N, 06° 31.10' E

(2) 61° 49.12' N, 06° 31.13' E

(3) 61° 50.53' N, 06° 33.21' E

(4) 61° 51.96' N, 06° 33.91' E

(5) 61° 52.60' N, 06° 34.94' E

(6) 61° 53.02' N, 06° 38.44' E

(7) 61° 53.26' N, 06° 38.80' E

og (*and*)

(1) 61° 53.26' N, 06° 38.80' E

(2) 61° 52.98' N, 06° 39.00' E

(3) 61° 53.000' N, 06° 40.000' E Grense spesial (*Border plan*)

(4) 61° 53.044' N, 06° 40.639' E

(5) 61° 53.186' N, 06° 41.382' E

(6) 61° 53.333' N, 06° 41.692' E

(7) 61° 53.631' N, 06° 41.815' E

(8) 61° 53.888' N, 06° 42.125' E

(9) 61° 54.046' N, 06° 42.654' E

Kart (*Chart*): 123 (også spesial (*also plan*)). (KildeID 52138). (Redaksjonen, Stavanger 22. desember 2010).

32874. * Sogn og Fjordane. Hundvikfjorden. Gloppen. Undervannskabler etablert (*Submarine cables*).

Påfør undervannskabler mellom følgende posisjoner:

(*Insert submarine cables between the following positions*):

WGS84 DATUM

(1) 61° 52.78' N, 05° 54.08' E

(2) 61° 52.45' N, 05° 54.31' E

(3) 61° 52.24' N, 05° 54.95' E

(4) 61° 51.74' N, 06° 00.54' E

(5) 61° 50.99' N, 06° 03.64' E

(6) 61° 50.72' N, 06° 04.29' E

(7) 61° 50.71' N, 06° 04.82' E

og (*and*)

(1) 61° 50.71' N, 06° 04.82' E

(2) 61° 50.46' N, 06° 04.20' E

(3) 61° 50.17' N, 06° 04.32' E

(4) 61° 47.400' N, 06° 09.517' E Grense spesial (*Border plan*)

(5) 61° 46.901' N, 06° 10.719' E

(6) 61° 46.666' N, 06° 12.764' E

Kart (*Chart*): 123 (også spesial (*also plan*)). (KildeID 52138). (Redaksjonen, Stavanger 23. desember 2010).

Kart (*Chart*): 28

32875. * Sogn og Fjordane. Nordgulen. Svelgen. Lanterner etablert. Stake utgåår. Lysbøye utgåår.

a) **Påfør** Sandsneset lanterne, **F R** i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

61° 46.303' N, 05° 17.196' E

b) **Slett** rød stake like ved

c) **Påfør** Flua lanterne, **F G** i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

61° 46.264' N, 05° 17.190' E

d) **Slett** Flua lysbøye, Fyrnr. 268500, Fl G 2s like ved.

Kart: 28 (også spesial). Fyrnr. 268426 og 268427 (KildeID 52238). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 20. desember 2010).

** Sogn og Fjordane. Nordgulen. Svelgen. Lights. Spar Buoy. Light Buoy.*

a) *Insert Sandsneset light, F R in the following position:*

WGS84 DATUM

61° 46.303' N, 05° 17.196' E

b) *Delete red spar buoy close by*

c) *Insert Flua light, F G in the following position:*

WGS84 DATUM

61° 46.264' N, 05° 17.190' E

d) *Delete Flua Lightbuoy, Light No 268500, Fl G 2s close by.*

Chart: 28 (also plan). Light No. 268426 and 268427.

Kart (*Charts*): 123, 28, 29

32877. * Sogn og Fjordane. Nordfjord. Davikfjorden. Undervannskabler etablert (*Submarine cables*).

Påfør undervannskabler mellom følgende posisjoner:

(Insert submarine cables between the following positions):

WGS84 DATUM

(1) 61° 56.37' N, 05° 26.69' E

(2) 61° 56.27' N, 05° 26.66' E

(3) 61° 55.77' N, 05° 26.14' E

(4) 61° 55.50' N, 05° 26.53' E

(5) 61° 55.26' N, 05° 28.00' E Kartgrense (*Chart border*) 28

(6) 61° 55.26' N, 05° 28.87' E

(7) 61° 55.44' N, 05° 29.63' E

(8) 61° 55.85' N, 05° 30.43' E

og (*and*)

WGS84 DATUM

(1) 61° 55.85' N, 05° 30.43' E

(2) 61° 55.57' N, 05° 30.06' E

(3) 61° 55.28' N, 05° 30.63' E

(4) 61° 55.03' N, 05° 33.50' E Kartgrense (*Chart border*) 29

(5) 61° 54.84' N, 05° 36.25' E

(6) 61° 54.83' N, 05° 37.46' E

(7) 61° 54.95' N, 05° 37.70' E

Kart (*Charts*): 123, 28, 29. (KildeID 52138). (Redaksjonen, Stavanger 23. desember 2010).

32914. * Sogn og Fjordane. Nordfjord. Undervannskabel etablert . (*Submarine cable*).**Påfør** en undervannskabel mellom følgende posisjoner:*(Insert a submarine cable between the following positions):*

WGS84 DATUM

(1) 61° 54.59' N, 05° 15.21' E

(2) 61° 54.24' N, 05° 15.85' E

(3) 61° 54.00' N, 05° 15.89' E Kartgrense (*Chart border*) 29

(4) 61° 53.85' N, 05° 15.95' E

(5) 61° 53.77' N, 05° 16.31' E

(6) 61° 54.00' N, 05° 19.12' E Kartgrense (*Chart border*) 29

(7) 61° 54.45' N, 05° 20.38' E

(8) 61° 56.00' N, 05° 26.00' E Kartgrense (*Chart border*) 123

(9) 61° 56.26' N, 05° 26.65' E

(10) 61° 56.37' N, 05° 26.69' E

Kart (*Charts*): 123, 28, 29. (KildeID 52138). (Redaksjonen, Stavanger 3. januar 2011).**Kart (*Charts*): 28, 307, 308****32935. * Sogn og Fjordane. Frøysjøen. Frøya SW. Grunner (*Underwater rocks*).****Påfør** grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:*(Insert underwater rocks in the following positions):*Kart (*Chart*) 28:

WGS84 DATUM

(1) 61° 44.75' N, 04° 38.60' E 6.6m, slett (*delete*) 11m(2) 61° 45.25' N, 04° 41.47' E 7m, slett (*delete*) 8m(3) 61° 44.96' N, 04° 41.79' E 12m, slett (*delete*) 15m

(4) 61° 44.94' N, 04° 42.55' E 11.5m

(5) 61° 44.96' N, 04° 45.10' E Skjær (Rock), slett (*delete*) 7m(6) 61° 45.30' N, 04° 45.96' E 7.3m, slett (*delete*) 8.5m(7) 61° 43.73' N, 04° 42.22' E 11.5m, slett (*delete*) 24m(8) 61° 43.73' N, 04° 42.94' E 9.6m, slett (*delete*) 11m

(9) 61° 43.64' N, 04° 44.92' E 7.8m

(10) 61° 43.66' N, 04° 45.52' E 9.1m, slett (*delete*) 11m(11) 61° 43.62' N, 04° 46.12' E 5m, slett (*delete*) 8mKart (*Chart*) 307 og (*and*) 308:

ED50 DATUM

61° 44.77' N, 04° 38.70' E 6m, slett (*delete*) 11mKart (*Charts*): 28, 307, 308. (KildeID 52338). (Redaksjonen, Stavanger 3. januar 2011).

Kart (*Charts*): 28, 29, 490

32934. * Sogn og Fjordane. Måløy. Vågsfjorden. Nordfjord. Undervannskabel etablert (*Submarine cable*).

Påfør en undervannskabel mellom følgende posisjoner:

(Insert a submarine cable between the following positions):

WGS84 DATUM

- (1) 61° 55.667' N, 05° 06.986' E
- (2) 61° 55.600' N, 05° 06.895' E Grense spesial (*Border plan*)
- (3) 61° 55.200' N, 05° 06.564' E Kartgrense (*Chart border*) 490
- (4) 61° 55.08' N, 05° 06.47' E Følger eksisterende kabel til posisjon (5) (*Follows existing cable to position (5)*)
- (5) 61° 53.52' N, 05° 09.75' E
- (6) 61° 53.38' N, 05° 11.00' E
- (7) 61° 53.50' N, 05° 12.87' E
- (8) 61° 53.73' N, 05° 13.98' E
- (9) 61° 54.00' N, 05° 14.53' E Kartgrense (*Chart border*) 29
- (10) 61° 54.43' N, 05° 15.14' E
- (11) 61° 54.58' N, 05° 15.20' E

Kart (*Charts*): 28, 29, (også spesial (*also plan*)) 490. (KildeID 52138). (Redaksjonen, Stavanger 3. januar 2011).

33054. * Sogn og Fjordane. Måløy. Ulvesundet. Undervannskabler etablert (*Submarine cables*).

Påfør undervannskabler mellom følgende posisjoner:

(Insert submarine cables between the following positions):

WGS84 DATUM

- (1) 61° 55.743' N, 05° 06.858' E
- (2) 61° 55.790' N, 05° 06.886' E
- (3) 61° 55.849' N, 05° 06.879' E
- (4) 61° 55.921' N, 05° 06.813' E
- (5) 61° 55.945' N, 05° 06.875' E
- (6) 61° 55.967' N, 05° 06.871' E
- (7) 61° 55.988' N, 05° 06.825' E
- (8) 61° 56.024' N, 05° 06.856' E
- (9) 61° 56.014' N, 05° 06.944' E
- (10) 61° 56.053' N, 05° 07.080' E
- (11) 61° 56.137' N, 05° 07.093' E
- (12) 61° 56.187' N, 05° 06.957' E

og (*and*)

- (1) 61° 56.187' N, 05° 06.957' E
- (2) 61° 56.183' N, 05° 07.118' E
- (3) 61° 56.200' N, 05° 07.150' E Grense spesial (*Border plan*)
- (4) 61° 56.388' N, 05° 07.401' E
- (5) 61° 56.517' N, 05° 07.845' E
- (6) 61° 56.700' N, 05° 08.019' E
- (7) 61° 56.797' N, 05° 08.335' E
- (8) 61° 57.379' N, 05° 08.770' E

Kart (*Charts*): 28, 29, (også spesial (*also plan*)) 490. (KildeID 52138). (Redaksjonen, Stavanger 7. januar 2011).

Kart (*Chart*): 29

33055. * Sogn og Fjordane. Barmøya. Barmsundet. Undervannskabler etablert (*Submarine cables*).

Påfør undervannskabler mellom følgende posisjoner:

(Insert submarine cables between the following positions):

WGS84 DATUM

(1) 61° 58.58' N, 05° 13.78' E

(2) 61° 59.48' N, 05° 14.33' E

(3) 61° 59.68' N, 05° 15.99' E

(4) 61° 59.70' N, 05° 16.77' E

(5) 61° 59.81' N, 05° 17.49' E

(6) 61° 59.88' N, 05° 17.42' E

og (*and*)

(1) 61° 59.88' N, 05° 17.42' E

(2) 61° 59.79' N, 05° 17.69' E

(3) 61° 59.77' N, 05° 18.24' E

(4) 61° 59.80' N, 05° 18.49' E

(5) 62° 00.15' N, 05° 18.71' E

(6) 62° 00.67' N, 05° 19.16' E

(7) 62° 01.20' N, 05° 19.23' E

(8) 62° 02.40' N, 05° 19.57' E

(9) 62° 02.57' N, 05° 19.83' E

(10) 62° 02.78' N, 05° 20.43' E

(11) 62° 02.76' N, 05° 20.61' E

Kart (*Chart*): 29. (KildeID 52138). (Redaksjonen, Stavanger 7. januar 2011).

Kart (*Charts*): 123, 29

32876. * Sogn og Fjordane. Davikfjorden. Eidsfjorden. Undervannskabler etablert. Anker tegn utgår. (*Submarine cables. Anchor berth*).

a) **Påfør** undervannskabler mellom følgende posisjoner:

(Insert submarine cables between the following positions):

WGS84 DATUM

(1) 61° 54.98' N, 05° 37.70' E

(2) 61° 54.70' N, 05° 38.00' E

(3) 61° 54.32' N, 05° 42.53' E

(4) 61° 54.82' N, 05° 45.43' E

(5) 61° 55.12' N, 05° 45.63' E

og (*and*)

(1) 61° 55.12' N, 05° 45.63' E

(2) 61° 54.79' N, 05° 45.95' E

(3) 61° 54.68' N, 05° 49.50' E

(4) 61° 54.97' N, 05° 50.76' E

og (*and*)

(1) 61° 54.97' N, 05° 50.76' E

(2) 61° 54.80' N, 05° 50.61' E

(3) 61° 54.60' N, 05° 51.43' E

(4) 61° 54.96' N, 05° 54.17' E

(5) 61° 54.94' N, 05° 55.18' E

(6) 61° 54.814' N, 05° 56.100' E Grense spesial (*Border plan*)

(7) 61° 54.732' N, 05° 56.891' E

(8) 61° 54.635' N, 05° 58.642' E

(9) 61° 54.713' N, 05° 58.912' E

og (*and*)

(1) 61° 53.92' N, 05° 52.04' E

(2) 61° 54.05' N, 05° 52.13' E

(3) 61° 54.24' N, 05° 52.78' E

(4) 61° 54.28' N, 05° 53.60' E

(5) 61° 54.218' N, 05° 56.100' E Grense spesial (*Border plan*)

(6) 61° 54.150' N, 05° 58.568' E

(7) 61° 54.167' N, 05° 58.702' E

(8) 61° 54.113' N, 05° 59.306' E

b) **Slett** anker tegn (i spesial) i følgende posisjon:

(Delete anchor berth (in plan) in the following position):

61° 54.711' N, 05° 58.038' E

Kart (*Charts*): 123, (også spesial (*also plan*)), 29. (KildeID 52138). (Redaksjonen, Stavanger 23. desember 2010).

Kart (*Charts*): 125, 29, 30

33074. * Møre og Romsdal. Sandsfjorden. Sandsøya. Sandshamn lykt. Ny karakter.

Endre karakter på Sandshamn lykt i følgende posisjon til **Iso 6s**:

WGS84 DATUM

62° 15.05' N, 05° 29.54' E

Kart: 125, 29, 30. Fyrnr. 309000. (KildeID 52497). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 30. desember 2010).

**** Møre og Romsdal. Sandsfjorden. Sandsøya. Sandshamn light. New character.***

Amend character at Sandshamn light in the following position to **Iso 6s**:

WGS84 DATUM

62° 15.05' N, 05° 29.54' E

Charts: 125, 29, 30. Light No. 309000.

Kart (*Chart*): 454

32878. * Møre og Romsdal. Kristiansund. Dalasundet. Kaidybde.

Påfør angitt kaidybde i følgende posisjon:

ED50 DATUM

63° 07.416' N, 07° 46.956' E 6.8m

Kart: 454. (KildeID 52257). (Redaksjonen, Stavanger 23. desember 2010).

**** Møre og Romsdal. Kristiansund. Dalasundet. Quay depth.***

Insert quay depth in the following position:

ED50 DATUM

63° 07.416' N, 07° 46.956' E 6.8m

Chart: 454.

Kart (*Chart*): 57

32936. * Sør-Helgeland. Ulvangen. Sandnessjøen. Grunne.

Påfør en grunne med angitt dybde i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

66° 01.54' N, 12° 38.38' E 7.7m, slett 8m

Kart: 57. (KildeID 52357). (Redaksjonen, Stavanger 3. januar 2011).

**** Sør-Helgeland. Ulvangen. Sandnessjøen. Underwater rock.***

Insert an underwater rock in the following position:

WGS84 DATUM

66° 01.54' N, 12° 38.38' E 7.7m, delete 8m

Chart: 57.

Kart (*Chart*): 140

32954. * Salten. Tysfjorden. Tjeldhamn. Jernstang etablert. Stake utgår.

Påfør en jernstang i følgende posisjon, slett grønn stake like ved:

WGS84 DATUM

68° 11.30' N, 16° 08.71' E

Kart: 140. (KildeID 52297). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 21. desember 2010).

** Salten. Tysfjorden. Tjeldhamn. Iron pole. Spar buoy.*

Insert an iron pole in the following position, delete green spar buoy close by:

WGS84 DATUM

68° 11.30' N, 16° 08.71' E

Chart: 140.

Kart (*Charts*): 466, 87

32977. * Nord-Troms. Tromsø. Skjelnan. Kai. Grunner. (*Quay. Underwater rocks*).

a) **Påfør** grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:

(Insert underwater rocks in the following positions):

Kart (*Chart*) 87:

WGS84 DATUM

(1) 69° 41.868' N, 19° 04.464' E 11m

(2) 69° 41.838' N, 19° 04.356' E 10.5m

Kart (*Chart*) 466:

ED50 DATUM

(1) 69° 41.833' N, 19° 04.458' E 10.5m, slett (*delete*) 11.8m

(2) 69° 41.900' N, 19° 04.697' E slett (*delete*) 9.5m

b) **Slett** lys blått dybdeområde utenfor kai i følgende posisjon:

(Delete light blue depth area outside quay in the following position):

Kart (*Chart*) 87:

WGS84 DATUM

69° 41.88' N, 19° 04.51' E

Kart (*Chart*): 466, 87. (KildeID 52377). (Redaksjonen, Stavanger 5. januar 2011).

Kart (*Chart*): 106

32994. * Vest-Finnmark. Lakselv. Hamnbukt. Grunne.

Påfør en grunne med angitt dybde i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

70° 05.59' N, 25° 04.97' E 13.5m, slett 21m

Kart: 106. (KildeID 52438). (Redaksjonen, Stavanger 6. januar 2011).

** Vest-Finnmark. Lakselv. Hamnbukt. Underwater rock.*

Insert an underwater rock in position:

WGS84 DATUM

70° 05.59' N, 25° 04.97' E 13.5m, delete 21m

Chart: 106

MIDLERTIDIGE (T) og FORELØPIGE (P) MELDINGER i NORSKE FARVANN

(Temporary (T) and Preliminary (P) notices in Norwegian Waters)

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

Kart (*Charts*): 1, 201, 202, 305

33154. * (T) Oslofjorden. Trestenene Racon ute av drift.

Trestenene racon i følgende posisjon er ute av drift.

WGS84 DATUM

59° 01.53' N, 10° 53.89' E

Kart: 1, 201, 202, 305. (KildeID 30760). (Kystverket Sørøst, Arendal 12. januar 2011).

**** (T) Oslofjorden. Trestenene Racon.***

Trestenene racon in following position is out of order.

WGS84 DATUM

(1) 59° 01.53' N, 10° 53.89' E

Charts: 1, 201, 202, 305.

Kart (*Charts*): 9, 305

33155. * (T) Aust-Agder. Ytre Hausene lystbøye slukket.

Ytre Hausene lystbøye i følgende posisjon er slukket.

WGS84 DATUM

58° 04.69' N, 08° 11.27' E

Kart: 9, 305. (KildeID 30760). (Kystverket Sørøst, Arendal 12. januar 2011).

**** (T) Aust-Agder. Ytre Hausene lightbuoy.***

Ytre Hausene lightbuoy in the following position is unlit:

WGS84 DATUM

58° 04.69' N, 08° 11.27' E

Chart: 9, 305.

Kart (*Chart*): 124

32975. * (T) Sogn og Fjordane. Nærøyfjorden. Bakkasundet. Jernstang havareert. (*Iron pole*).

Jernstang i følgende posisjon er rapportert havareert:

(The iron pole in the following position has been reported to be damaged):

WGS84 DATUM

60° 54.96' N, 06° 52.51' E

Kart (*Chart*): 124 (også spesial (*also plan*)). (KildeID 30760). (Redaksjonen, Stavanger 5. januar 2011).

Kart (*Chart*): 40

33114. * (T) Frøya SV. Forskningsbøye midlertidig etablert.

Geofysisk institutt i Bergen har november 2010 satt ut en overflatebøye ca 3 n.mil vest av Sletringen, Frøya med forankring på omkring 200 meter dyp i posisjon WGS84 DATUM

63° 39.1' N, 08° 09.3' E

Bøya er gul, diskformet og har en 5 m lang hvit signalmast med blinkende lanterne samt passiv radarvarsler

Om bøya observeres på drift utenfor sin kjerneposisjon må det rapporteres snarest til Helge.Bryhni@gfi.uib.no eller telefon 55582692/98605948. Fiske kan utsette undervannsinstrumenteringen eller bøyeforankringen for risiko, og må ikke forekomme nærmere enn 600 meter fra overflatebøya.

Kart: 40. (KildeID 30760). (Universitetet i Bergen, Bergen 10. januar 2011).

** (T) Frøya SW. Scientific research buoy temporarily established.*

The Geophysical Institute at the University of Bergen has deployed a scientific research buoy app. 3 nm west of the lighthouse at Sletringen in position:

WGS84 DATUM

63° 39.1' N, 08° 09.3' E

If the buoy is observed outside its intended position, please contact Helge.Bryhni@gfi.uib.no or +47 55582692/98605948. Fishing may put the instrumentation at risk, and is prohibited within 600 meter of the buoy.

Chart: 40

Kart (*Chart*): 44

33117. * (T) Sør-Trøndelag. Flesafjorden. Linasundet stengt for trafikk. Utvidet periode.

Se tidligere Efs (T) 12/27968/10 og 22/32320/10

I forbindelse med bygging av ny bro i Sør-Trøndelag, blir Linasundet (pos 64° 02.8' N, 09° 55.4'E) stengt for trafikk til **1. juli 2011**.

Det vil bli lagt ut lektere, bøyer og trosser i sundet, og det vil også foregå arbeid med dykkere i samme periode. Trafikk i områden skal bruke Stokksundet og Flesafjorden.

Kart: 44. (KildeID 30760). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 11. januar 2011).

** (T) Sør-Trøndelag. Flesafjorden. Linasundet closed to traffic. Extended time period.*

See former Efs (T) 12/27968/10 and 22/32320/10

*Due to the construction of a new bridge, Linasundet (pos 64° 02.8' N, 09° 55.4' E) will be closed to traffic to the **1 July 2011**. Stokksundet and Flesafjorden are to be used for transit through the area.*

Chart: 44.

Kart (*Chart*): 97

33015. * (T) Vest-Finnmark. Øksfjorden. Øksfjordklubben lykt havarert (*Light unlit*).

Øksfjordklubben lykt i følgende posisjon er slukket:

(Øksfjordklubben light, in the following position, is unlit):

WGS84 DATUM

70° 16.82' N, 22° 17.54' E

Lykten vil være slukket i ca **2 måneder**.

*(The light will remain unlit for approx. **2 months**)*

Kart (*Chart*): 97. (KildeID 30760). (Kystverket Troms og Finnmark, Honningsvåg 22. desember 2010).

**MIDLERTIDIGE (T) OG FORELØPIGE (P) MELDINGER I
HAVOMRÅDENE**
(Temporary (T) and Preliminary (P) notices in Sea Areas)

Kart (*Charts*): 307, 557

33014. * (T) Norskehavet. Kvitebjørn. Strømmåler midlertidig etablert.

To stømmålere er midlertidig etablert:

(a) Overflate bøye med radarreflektor i følgende posisjon:

ED50 DATUM

61° 05.2' N, 02° 29.6' E

(b) Bunnmåler i følgende posisjon:

61° 05.2' N, 02° 29.7' E

Bøyene vil bli tatt opp i desember 2015.

Kart: 307, 557. (KildeID 30760). (Redaksjonen, Stavanger 6. januar 2011).

**** (T) Norwegian Sea. Kvitebjørn. Current meters.***

Two current meters will temporarily be established:

(a) A surface buoy with a radar reflector in the following position:

ED50 DATUM

61° 05.2' N, 02° 29.6' E

(b) A seafloor mounted meter in the following position

61° 05.2' N, 02° 29.7' E

Charts: 307, 557.

Kart (*Charts*): 302, 304, 310, 557

32980. * (T) Norskehavet. Trænabanken W. Strømmålinger . (*Current moorings*).

Strømmålinger vil bli foretatt på følgende lokasjoner i Norskehavet i perioden 15. januar 2011 til 31. januar 2012:

(Current moorings will be deployed at the following locations in the Norwegian Sea during the period 15th of January 2011 to 31st of January 2012):

Lokasjon (<i>Location</i>)		Type (<i>Type</i>)	Vanndyp (<i>Depth</i>)	ED50 Datum	
			[m]	Breddegrad, [N]	Lengdegrad, [E]
Dompap & Fossekal		Profil m/overflatebøye (<i>Profile w/surface buoy</i>)	342	66° 11.4'	08° 16.1'
Haltenbanken	1	Bunn (<i>Seafloor</i>)	1050	66° 54.0'	07° 06.1'
	2	Profil m/overflatebøye (<i>Profile w/surface buoy</i>)	800	66° 44.9'	07° 05.3'
	3	Bunn (<i>Seafloor</i>)	600	66° 40.1'	07° 04.5'
	4	Bunn (<i>Seafloor</i>)	432	66° 32.8'	07° 03.9'
	5	Bunn (<i>Seafloor</i>)	336	66° 03.9'	06° 51.6'
	6	Bunn (<i>Seafloor</i>)	405	65° 37.0'	06° 47.1'
Asterix		Profil m/overflatebøye (<i>Profile w/surface buoy</i>)	1341	67° 01.0'	05° 17.8'

Kart (*Charts*): 302, 304, 310, 557. (KildeID 30760). (Redaksjonen, Stavanger 5. januar 2011).

FORSKJELLIGE MEDDELELSER

(Miscellaneous)

* ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE (EFS).

Etterretninger for sjøfarende "Efs" utkommer to ganger månedlig både i papirutgave og i digital utgave, og gir opplysninger om kartrettelser i norske sjøkart og andre midlertidige (T) og foreløpige (P) meddelelser vedrørende seilas i norske farvann:

- etablering og forandringer av fyrbelysningen, faste og flytende sjømerker, nyfunne grunner, nye eller endrede undervannskabler og rørledninger, luftspenn og vrak eller hefter som kan være til hinder for fiske og skipsfart mm.
- midlertidige endringer av fyr og lanterner, samt fyr og merker som er midlertidig ute av funksjon. Videre gis meldinger om midlertidige endringer i farleden, utdypinger av havner etc. (T meldinger).
- foreløpige varsel om planlagte endringer på fyr og merker mm (P meldinger).
- Forskjellige meddelelser omhandler skyteøvelser, opplysninger om påbud og forordninger angående seilas i bestemte områder, seismiske undersøkelser, riggbevegelser mm (T-meldinger).

Alle kartrettelser henviser til den siste utgaven av kartet.

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 I NORSKE FARVANN

MIDLERTIDIGE (T) OG FORELØPIGE (P) MELDINGER I HAVOMRÅDENE

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 1948 DATUM
Europeisk Datum	ED50 DATUM
World Geodetic System	WGS84 DATUM

Retninger angis rettvise 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).

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 i EFS forkortelsen **IB** i tillegg til lyskarakteristikken (f. eks. Iso R 2s IB).

Tidsangivelse

Hvis ikke annet er nevnt, brukes norsk normaltid.

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. (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:

www.statkart.no/efs/ptmeldinger

Norske kilder

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

Kildeangivelse

Opplysning om kilden til en melding oppgis i parentes under meldingen.

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

Tracings

Sjøkartverket tilbyr nå en tracing tjeneste. Tracings er et hjelpemiddel til Efs som har til hensikt å lette arbeidet med å rette opp kart.

På grunn av tekniske begrensninger leverer vi tracings kun til kart med WGS84 DATUM

For mer informasjon om hvordan en kan abonnere på denne tjenesten kontakt Kai Svennungsen på e-post: **kai.svennungsen@statkart.no** (Redaksjonen, Stavanger 15. januar 2011).

ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE (Efs)

Contents and editing.

The "Etterretninger 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 ICELAND

ARCTIC OCEAN. THE BARENTS SEA TO GREENLAND

SVALBARD

TEMPORARY (T) AND PRELIMINARY (P) NOTICES) NORWEGIAN WATERS

TEMPORARY (T) AND PRELIMINARY (P) NOTICES) SEA AREAS

MISCELLANEOUS

Within the area NORWEGIAN WATERS, the "Efs" notices are sorted by their area, prior to 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 the 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 1948 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 meters (m) or nautical miles (M).

Depths and heights are given in meters.

Temporary (T) and Preliminary (P) Notices.

These are indicated by (T) or (P) 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.

(T) and (P) notices are also available on internet; www.statkart.no/efs/ptmeldinger

Translation.

Chart corrections are translated into English. Other notices of importance for the navigation are translated into English in a shortened version.

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 affected by a notice are listed in the notice heading.

Tracings.

The Norwegian Hydrographic Service now offers a tracing service. Tracings are supplements to the Efs, and are meant to aid the mariner when correcting charts and to reduce the workload.

Due to technical limitations we offer tracings for charts with WGS84 DATUM only.

For information on how to subscribe to the tracing service, please contact Kai Svenningsen on e-mail: kai.svenningsen@statkart.no.

*** BRUKERVEILEDNING TIL TRACINGS.****Tracings bruksområde**

Tracing er ment som et hjelpemiddel til Efs, og skal ikke brukes uten sin korresponderende melding. Hvilken melding tracingen hører til står angitt i nedre høyre hjørne på tracingen. Her står det også hvilket kart tracingen gjelder for.

Utskrift av tracing

Ved utskrift av tracing på egen skriver må en forsikre seg om at printer er satt opp til å skrive ut **uten skalering**.

Plasser tracing på kartet

Tracing plasseres på kartet primært ved hjelp av påtegnet gradenett. Gradnett på tracing korresponderer til gradnett på kartet den er produsert til. Hvilket kart tracing er ment for står angitt i nedre høyre hjørnet på tracingen. Gradnettet har påført lengde- og breddegrad slik at det er enklere å plassere ut tracingen.

Ettersom kartet er trykket på papir vil en kunne observere forskjell på tracing og kart. Dette fordi papir er et levende materiale, og krymper og utvider seg ved endringer i temperatur og luftfuktighet. Tracing plasseres ved hjelp av det nærmeste krysningspunktet til gradnettet på tracing. Dersom krysningspunktet er for langt unna rettelsen, og en ser avvik, bør en bruke kystkonturen nærmest endringen til å plassere tracingen på kartet. En må da sørge for at tracings og kartets gradnett ligger parallelt. Dette er spesielt viktig når en skal endre lyktesektorer for å sikre at sektorene får de korrekte vinklene.

Uttegning av objekter

Når tracing er plassert riktig på kartet bruker en stikkpasser til å perforere tracing og markere i kartet hvor det nye objektet skal tegnes inn. Hvilke objekter som skal settes inn, slettes, flyttes eller endres er angitt i Efs melding. Det er også angitt på tracing.

Sletting av objekter.

At et objekt skal slettes angis ved et slettesymbol i tracingen samt en tekst om at objektet skal slettes. Når en plasserer tracingen på kartet vil objektet som skal slettes ligge under slettesymbolet.

Eksempler:

For rørledninger markes start- knekk og endepunkt.

For grunner markeres senterposisjon for båe, skvalpeskjær eller stein.

For lyktesektorer markers start og endepunkt.

Når de nødvendige punktene er markert i kartet kan en tegne ut objektet. Symbolisering i kartet skal være i henhold til den angitt på tracing.

(Redaksjonen, Stavanger 7. januar 2011).

*** Tracings users guide.**

Tracings

The tracings are meant as a supplement to the Notices to Mariners only. They should be used in conjunction with the corresponding notice. Which notice the tracing corresponds to, is written on the lower right corner of the tracing. Which chart the tracing refers to, will also be indicated in the same area of the tracing.

Printing the tracing

When printing the tracing, one has to make sure the printer is set up to print with no scaling.

Placing the tracing

The tracing should be placed correctly on the chart primarily by means of the tracing grid. The tracing grid corresponds to the chart grid. Latitude and longitude are noted on the tracing to make it easier to place it.

The charts are printed on paper which is a living material. The size of the chart will change with the weather, and the user might observe a difference in size of the chart and the tracing. When this error is observed the user should place the tracing by using the grid intersection closest to the object inserted, amended or deleted. If the grid intersection is too far away from the object, the tracing should be placed by means of the reference features closest to the object being amended. If the tracing is placed in this way, the user must insure that the tracing and chart grids are parallel to each other. This is especially important when making amendments to light sectors in order to ensure that the sector angles drawn correctly.

Drawing of objects.

When the tracing has been placed correctly you can use the pointed end of dividers/compasses to perforate the tracing and mark in the chart where the new object should be placed.

Deleting objects.

The deletion of an object will be shown in the tracing by use of a deletion symbol and a corresponding text. When the tracing is placed on the chart, the object to be deleted will lie directly beneath the deletion symbol.

Examples.

- * For submarine cables, you mark the starting-, vertices- and ending points of the cable.*
- * For underwater rocks you mark the center point of the rock.*
- * For light sectors you mark the starting and ending point of the sector*

When all the points have been marked you draw out the appropriate symbol. This symbol should be the same as the one on the tracing.

*** 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 innskjaers 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 Statens kartverk Sjø 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 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 (Horisontalt Datum)

Gjennom tidene har norske sjøkart vært utstyrt med ulike gradnett. I tiden før 1957 ble stort sett Norsk Gradnett (NGO 1948) benyttet, mens kart produsert i årene 1957-1992 har et gradnett i Europeisk Datum, ED50. Kart produsert etter 1992 har gradnett i WGS84.

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 WGS84 datum i norske havområder fra 1993. Dette er et verdensomspennende internasjonalt geodetisk datum som ikke har de store uregelmessighetene som vi kjenner fra tidligere datum. Posisjoner fra GNSS-baserte systemer kan brukes direkte i kartene med gradnett i WGS84.

Nye sjøkart har WGS84 gradnett, 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 over avstand er så liten 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 (datumskift) 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 - 1:80 000
Havne-/innseilingskart	1:5000 - 1:25 000
Kystkart	1:100 000 - 1:360 000
Overseilingskart	1:600 000 - 1:10 000 000
Fiskerikart	1:700 000 - 1:800 000

Navn

I en del sjøkart er skrivemåten av stedsnavnene 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. Statens kartverk Sjø vil derfor i en overgangsperiode operere med kart og publikasjoner med gammel og ny skrivemåte. I nye utgaver av sjøkart, er navneverket modernisert etter reglene i "lov om stadnamn" som trådte i kraft 1. juli 1991, og med endringer av 10. juli 2005.

Ledstrek

Ledstrek betyr at farvannet er alminnelig brukt som farled.

Ferjeruter

For å informere de sjøfarende om kryssende trafikk er fergestrekninger i norske sjøkart markert med rød stiplet linje med konturen av en båt i linjesymbolet. Dette er i henhold til internasjonale regler. Linjen er **ikke** det samme som en ledstrek, og må ikke benyttes som det. Informasjon om fergestrekninger hentes fra en landkartbasert veidatabase og er ikke nøyaktig tilpasset sjøkartinformasjonen.

Luftspenn og sjøkabler

Luftspenn, kraft- og telekabler som krysser farvann, påføres sjøkartene ved første opplagstrykking etter at melding om slike er innkommet til Statens kartverk Sjø. Melding om nye luftspenn og sjøkabler publiseres fortløpende 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 kurvetall 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)

En 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 (avrundet nedover)

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

Grunnetall (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 stiplet 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 grensen 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.

(Statens kartverk Sjø, Kartproduksjonen 3. januar 2011).

Nautical Charts

Nautical charts are the foundation for safe navigation. When navigating narrow channels, charts in the largest scale available should always be used as these give the best and most detailed information about the waters. Smaller scale charts are very simplified and are not edited to support navigation in coastal waters. The publication date can be found in the title area. This date will provide the user with a guideline to how reliable the chart is. Please check the "Printing and Maintenance" section for further information.

Reliability

Due to the rapid development of both shipping and electronic navigational aids, the demand for reliability in nautical charts is now greater than ever. The chart reliability is very much dependent on the technology available to the hydrographic service. Charts based on older surveys do not fully meet today's reliability standards. Therefore, Statens kartverk Sjø frequently receive discrepancy reports. These reports are promptly handled. If required, a notice will be published in the "Etterretninger til sjøfarende". Nautical charts are updated at the next print.

Projections

All nautical charts in the scale 1:50,000 or larger are projected in Gauss conform cylinder projection (Gauss-Krüger). (Older charts may also be constructed in other projections.) Nautical charts in scales less than 1:50,000 are usually constructed in a Mercator projection.

Grid (Horizontal Datum)

Throughout the years, Norwegian charts have used several different grids. Prior to 1957, Norwegian Grid (NGO 1948) was predominant in charts. Between 1957 and 1992 most have a European Grid (ED 50). Modern charts use the WGS 84 grid.

The older reference systems are of varying quality, and irregularities have created problems for some user groups. The difficulties have become more evident as the quality and availability of modern positioning systems have improved. New satellite navigation systems offer a positioning accuracy which greatly exceeds that of the old charts. This is why Statens kartverk Sjø in 1993 decided to convert all their navigational charts to WGS84 grid. This is a worldwide grid whose irregularities are negligible when compared to the older reference systems. GNSS positions can be plotted directly onto a WGS84 grid chart.

New charts use the WGS84 grid, while reprints of older charts still contain its original grid. Since 1986, all charts have contained a legend displaying the deviation between the ED50 or NGO and WGS84 grid. The offset is influenced by the position, but the variance over distance is so small that it is considered to be constant within one chart. The deviation between ED50 and WGS84 grids will typically be approximately 100m. In an NGO grid chart, the difference between the chart grid and WGS84 may be as high as 400-500 meters. It is very important that the navigator takes this into account when using an NGO grid chart.

Users should be aware that the correction values displayed on the chart (grid shifts) are only approximations, and that the coastline may also be significantly misplaced on the chart. Most electronic aids to navigation are only able to display navigation information in the system's own grid. The navigator should therefore not blindly trust that this information matches the chart.

Chart Scale

Statens kartverk Sjø publishes navigational charts over Norwegian and bordering waters. The charts are mostly based on Norwegian hydrographic surveys.

Navigational charts are published in the following scales:

Main chart series	1:50,000 - 1:80,000
Harbour chart series	1:5000 - 1:25,000
Coastal chart series	1:100,000 - 1:360,000
General chart series	1:600,000 - 1:10,000,000
Fisheries chart series	1:700,000 - 1:800,000

Ferry route

To inform mariners of crossing traffic, ferries are marked on the chart by the contours of a red ferry along a dashed line. This symbol is not to be regarded as a recommended track.

Overhead- and submarine cables

Overhead cables, telephone and power lines that cross salt water are inserted onto the nautical charts after if Statens kartverk Sjø is notified about them. Notices about new cables are frequently issued in "Etterretninger for sjøfarende". As both overhead and underwater cables may carry very high voltages, it is important that the navigator show extreme caution when navigating near them. The navigator should also be aware that new cables may not be displayed in the chart. Underwater and overhead cables which are installed after the latest print of the chart have to be inserted manually.

Depth contours

The depth contours have been drawn through points with the same depth, and have then been generalized. Thus, the contours may not always be accurate, but they do show the nature of the topography of the sea floor. By generalizing the depth contours, the line is always moved towards deeper waters to ensure safe navigation.

In areas where the topography is complicated, normal cartographic practice is to merge or generalize the depth areas. This is very common in the complex Norwegian waters.

Depth contours = danger lines. All points along a 5 m depth contour are just as dangerous as a 5 m underwater rock.

Soundings

A sounding is the depth in a position relative to the chart's vertical datum. Its value is a positive number. Its position is the center of the number.

Underwater rocks

An underwater rock is an area of limited size which stretches towards the surface, but is deeper than 0.5 m below the chart's vertical datum.

0 – 9.9 m are displayed with decimals.

10 – 20 m are rounded down to the nearest meter

> 20 m are displayed as soundings, in italics.

Rock awash

A rock awash is a rock which lies between chart's vertical datum and 0.5 meters below chart's vertical datum.

Rock

A rock which is covered and uncovered by water. Its height is above the chart's vertical datum.

Danger Line

The Norwegian "danger line in general" is still in use in some areas of several of our charts. In sheltered waters, it is a dotted line which indicates an approximate depth of 6 m. In more open waters, it may be drawn in deeper waters, normally 6 – 30 m.

Intertidal areas above chart datum

The area of the seafloor between 0.5 m below the chart's vertical datum and the coastline. This area is limited by the charted LW line.

Coastline

The coastline (the border between sea and land) in Norwegian charts is defined to be Mean High Water.

*** TIDEVANN.****REFERANSENIVÅ FOR DYBDER I SJØKARTENE OG HØYDER I TIDEVANNSTABELLENE.**

Utgangspunktet for **sjøkartnull** er **laveste astronomiske tidevann** (LAT). LAT er det laveste tidevannet som kan forekomme på et sted under midlere meteorologiske forhold. I praksis bestemmes LAT ved å lage tidevannstabeller 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 været sin virkning på vannstanden, legges sjøkartnull av sikkerhetsgrunner lavere enn LAT. I Norge gjelder dette spesielt Sørlandskysten og Oslofjorden, hvor vannstanden i lange perioder (gjerne 1-2 uker) kan ligge lavere enn LAT. Definisjonene på sjøkartnull (og høyder i tidevannstabellene) i Norge er da:

Fra Utsira og nordover (inkludert Svalbard) faller sjøkartnull sammen med LAT.

Langs kysten fra svenskegrensen til Utsira ligger sjøkartnull 20 cm lavere enn LAT.

I indre Oslofjord (innenfor Drøbaksundet) ligger sjøkartnull 30 cm lavere enn LAT.

Denne definisjonen ble innført fra 1. januar 2000 for å harmonere med sjøkartnull i de andre nordsjølandene. På kart produsert før 2000 står det referert til vårjevndøgns spring lavvann. Forskjellen mellom gammelt og nytt sjøkartnull er stort sett mindre enn 10 cm nord for Utsira. Mellom svenskegrensen og Utsira, der sjøkartnull 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.

På svensk side av sjøkart nr. 1 faller sjøkartnull sammen med middelvannstand 1942. På norsk side ligger sjøkartnull 20 cm lavere enn LAT og forskjellen er ca 60 cm. Norske dybder vises grunnere enn svenske. I svenske områder bør svenske kart brukes.

* REFERANSENIVÅ FOR FRISEILINGSHØYDER

Friseilingshøyder blir referert til **høyeste astronomiske tidevann (HAT)**. HAT er det høyeste tidevannet som kan forekomme på et sted under midlere meteorologiske forhold.

Analyse av 30 til 40 år med vannstandsobservasjoner fra havner langs kysten har vist at vannstanden ofte ligger over referansenivået for friseilingshøyder. 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, tidevannstabeller, vannstands nivåer og generelle opplysninger om vannstand finnes på Internett under adressen:

<http://vannstand.no>

(Statens kartverk Sjø, Oseanografi 8. januar 2011).

Tidal waters

Reference level for depths and heights in the tidal tables.

The vertical datum in Norwegian charts is based on the lowest astronomical tide (LAT). LAT is determined by measuring the tides over the last 19 years, and picking out the lowest tide. In areas where the tidal contribution is relatively small compared to the meteorological contribution, an extra safety margin has been added so that the datum is lower than LAT. For Norwegian waters, the vertical datums are as follows:

From Utsira and north to the Russian border (including Svalbard) the datum equals LAT.

From the Swedish border to Utsira, the datum is 20 cm lower than LAT.

In inner Oslofjorden north of Drøbaksund, the datum is 30 cm lower than LAT.

This definition of the vertical datum was introduced into the Norwegian charts in January 2000. The datum of charts made prior to this date refer to Mean High Water Spring.

On the Swedish side of nautical chart no. 1 the soundings refer to a different datum, and they are approximately 60 cm shallower than the Norwegian ones. When navigating Swedish waters, Swedish charts should be used.

Reference level for vertical clearances in Norwegian charts.

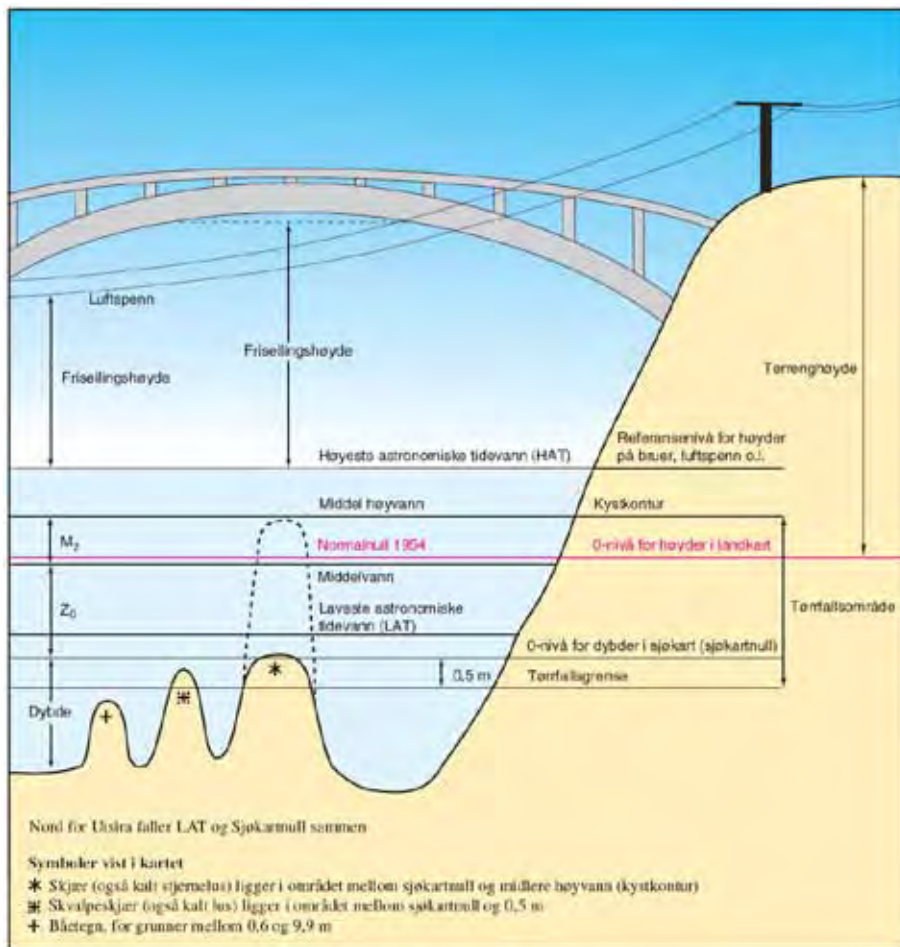
The reference level for vertical clearances is the highest astronomical tide(HAT). Analysis has shown that the the tidal levels in Norway often exceed this level. Therefore extra safety margins should be added by navigators in order to ensure safe navigation. By increasing the safety margins by the following amounts in the designated areas, the vertical clearance should be safe:

Inner Oslofjorden (north of Drøbaksundet): 80 cm.

From the Swedish border to Hordaland: 50 cm.

From Hordaland to the Russian border: 30 cm.

More information on the Norwegian tides can be found on <http://vannstand.no>



* SJØKARTENES TRYKNING OG AJOURHOLD.

Sjøkartets 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. Se eksempel under: Trykt (*Printed*) 12/10 betyr at kartet er trykket i desember 2010. 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 Efs.

Et sjøkart er å anse som à jour og up-to-date når *alle* rettelser fra Efs som angår kartet, er påført.

I følge Forskrift om navigasjonshjelpemidler mv. skal alle skip uansett størrelse være forsvarlig utstyrt med ajourførte kart i tilstrekkelig målestokk, farvannsbeskrivelser, fyrliste, "Etterretninger for sjøfarende", tidevannstabeller 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.

(Statens kartverk Sjø, Kartproduksjonen 3. januar 2011).

*** Updating and printing of charts:**

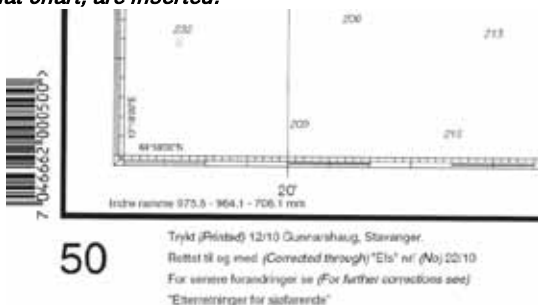
The year of publication is shown in the title block. This information will help the mariner in judging the reliability of the chart. As charts are subject to frequent changes they are reprinted regularly.

The month and year of printing are shown in the lower left-hand corner of the chart. See example below: Trykt (Printed) 12/10 means printed in December 2010. 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. A Norwegian chart is updated when all corrections from Efs concerning that chart, are inserted.

Eksempel (Example):



* BENEVELSER BRUKT VED UTGIVELSE AV SJØKART.

Tekst i henhold til IHO publikasjonen S-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 (Statens kartverk Sjø, Kartproduksjonen 2. januar 2010).

TERMS USED WHEN ISSUING CHARTS

The following terms are used when referring to the issue of 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 Notices 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 Notices 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.

* Print on Demand (POD)

Statens kartverk Sjø tilbyr nå en Print on Demand-tjeneste.

Normalt går det opptil tre år før et papirkart trykkes på nytt. Dersom et papirkart kjøpes ett år etter siste trykk, vil det være meldinger fra Etterretninger for sjøfarende (Efs) som ikke er oppdatert i kartet. Navigatører må dermed oppdatere papirkartet manuelt med alle meldinger siden siste trykk. Med POD vil dette ikke lenger være nødvendig. Oppdatering av kartene starter ved utgivelsen av hvert nytt hefte av Efs-en. Alle oppdateringer skal være utført på kartene før utgivelse av neste Efs (dvs. i løpet av en 14 dager). POD-kart kan også inneholde oppdateringer som ikke er publisert i Efs. Når et POD-kart kjøpes vil det være tilstrekkelig å se gjennom Efs utgitt etter POD-produksjonen, for å ha et oppdatert kart. Det vil normalt kun dreie seg om siste utgitte Efs.

Et POD-kart skiller seg fra et vanlig papirsjøkart på følgende måter:

På venstre og høyre side av kartrammen står teksten "Print on Demand" trykt i rødt.

En tekstboks i nedre venstre hjørne viser forskjellige datoer, samt Efs referanse.

POD: 26. Nov 2010, *last changed* 19. Nov 2010.
 Rettet til og med (*Corrected through*) "Efs" nr/ (No) 21/10
 For senere forandringer se (*For further corrections see*)
 "Etterretninger for sjøfarende"

POD: Kartets (POD-filens) produksjonsdato.

Last changed: Dato for siste endring i kartet.

"Efs" nr/(No): Referanse til den Efs kartet er oppdatert til.

Print on Demand tilbys for alle Hovedseriekart 1:50 000 og kan kjøpes hos utvalgte forhandlere.

* Print on Demand (POD)

The Norwegian Hydrographic Service now offers a Print on Demand service.

Traditional paper charts are printed once every several years. If a chart is purchased a year after the latest print, there will be Notices to Mariners (NMs) that are not reflected in the chart, and mariners have to manually update the chart with the NM updates since the chart was published. With POD this is no longer necessary.

Chart updating starts as soon an NM is published. All updates shall be performed before the next issue of NM is published (i.e. during a 14 day period). POD charts may also include updates that have not yet been published in an NM.

When a POD chart is purchased, the mariner only has to review the NMs published after the POD production, in order to have a fully updated chart. This will typically be limited to the latest NM.

A POD chart differs from a traditional chart in several ways:

"Print on Demand" is printed in red text on the left and right side of the chart frame. .

A text box in the lower left corner displays different dates and NM reference.

POD: 26. Nov 2010, *last changed* 19. Nov 2010.
 Rettet til og med (*Corrected through*) "Efs" nr/ (No) 21/10
 For senere forandringer se (*For further corrections see*)
 "Etterretninger for sjøfarende"

POD: The Chart production date.

Last changed: The date of last update.

"Efs" nr/(No): Reference to which NM the chart is updated.

Print on Demand is offered for the Main Chart series 1:50.000 and can be purchased by selected suppliers.

*** ELEKTRONISKE SJØKART.**

(ENC Electronic Navigational Charts).

I forbindelse med nymålinger av norskekysten prioriterer Statens kartverk Sjø utgivelse av elektroniske sjøkart godkjent for navigasjon. Internasjonalt benevnes disse ENC (Electronic Navigational Chart). ENCer produseres i henhold til International Hydrographic Organization (IHO) standarden S-57 som alle sjøkartverk verden over bruker for å produsere tilsvarende elektroniske sjøkart for sine farvann. Se for øvrig kapittel 6.

ENCer for hele norskekysten er tilgjengelig via autoriserte PRIMAR distributører. For informasjon om dekning og oversikt over distributører, se: www.primar.org

Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)

ECDIS er et typegodkjent navigasjonssystem som oppfyller SOLAS krav til navigasjonsutrustning under gitte kriterier. Installerer en ENC på et slikt system, kan det brukes til navigasjon på samme måte som et oppdatert papirsjøkart forutsatt at ENCen holdes oppdatert. Andre typer ikke-offisielle elektroniske sjøkart, eksempelvis kart produsert av privat industri eller rastersjøkart, kan kun benyttes som et supplement i forbindelse med navigasjon.

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

1: Oppdaterte papirkart eller

2: ECDIS nr. 2 tilkoplet nødkraftkilde

IMO krav om obligatorisk bruk av ECDIS

International Maritime Organisation (IMO) Maritime Safety Committee (MSC) har i 2008 vedtatt krav om obligatorisk bruk av ECDIS.

Implementeringsfasen vil strekke seg over en periode fra 2012 til 2018 avhengig av fartøystype og størrelse.

(PRIMAR, Stavanger 3. januar 2011).

*** ENC ELECTRONIC NAVIGATIONAL CHARTS**

In connection with new surveying of the Norwegian coast, the Norwegian Hydrographic Service is prioritizing the publication of electronic navigational charts authorized for navigation. The international designation of such charts is ENC (Electronic Navigational Chart). ENC's are produced in accordance with the International Hydrographic Organization's (IHO) S-57 standard, which is applied by all hydrographic offices world-wide

for the production of corresponding electronic navigational charts for their waters. Also consult chapter 6.

ENCs for the entire Norwegian coast are available through authorized PRIMAR distributors. Information about coverage and overview of distributors is available from www.primar.org

Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)

ECDIS is a certified navigation system meeting SOLAS requirements to navigational equipment pursuant to certain criteria. If an ENC is installed on this type of system and kept updated, it may be used for navigation in the same manner as an updated paper nautical chart. Other types of unofficial electronic charts, for example charts produced by private industry or raster charts, can only be used as a supplement for navigation.

The following back-up systems are approved for use on Norwegian vessels:

- 1: Updated paper nautical charts, or*
- 2: ECDIS no.2 connected to an emergency power source.*

IMO requirements for mandatory use of ECDIS

In 2008, the International Maritime Organization's (IMO) Maritime Safety Committee (MSC) approved provisions regarding the mandatory use of ECDIS. The implementation phase will cover the period from 2012 to 2018, depending on the type of vessel and its size. (PRIMAR, Stavanger 3 January 2011).

* 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 ENCS 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.

Norske ENCS er delt inn i ulike navigasjonsformål (målestokksklasser) etter anbefalinger fra IHO (International Hydrographic Organization) som vist i tabellen under:

<u>Navigational Purpose</u>	<u>Name</u>	<u>Scale Range</u>	<u>Available Compilation Scales</u>	<u>Matching Scale Ranges</u>
1	<u>Overview</u>	<1:1,499,999	<u>3,000,000 and smaller</u> <u>1,500,000</u>	200 NM 96 NM
2	General	1:350,000 – 1:1,499,999	700,000 350,000	48 NM 24 NM
3	<u>Coastal</u>	1:90,000 – 1:349,999	180,000 90,000	12 NM 6 NM
4	<u>Approach</u>	1:22,000 – 1:89,999	45,000 22,000	3 NM 1.5 NM
5	<u>Harbour</u>	1:4000 – 1:21,999	12,000 8000 4000	<u>0.75 NM</u> <u>0.5 NM</u> <u>0.25 NM</u>
6	<u>Berthing</u>	> 1:4000	<u>3999 and larger</u>	< <u>0.25 NM</u>

Table 2. Possible assignment of navigational purposes to scale ranges

En viktig fordel med elektroniske kart er muligheten for **automatisk oppdatering** om bord. Oppdateringer (ER-meldinger) blir utgitt for norske ENCS i samsvar med kartendringer publisert gjennom "Etterretninger for sjøfarende". Oppdateringen av de elektroniske kartene 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). ER-meldinger kan også inneholde oppdateringer som ikke er publisert i Efs.

Foreløpige (P) meldinger og midlertidige (T) meldinger blir i dag ikke rettet i norske elektroniske kart.

Oppdateringer for ENCer distribueres gjennom Primar. Oppdateringsmeldinger (ER meldinger) omfatter i dag i hovedsak punkt- og linjeobjekter som lykter, sjømerker, kabler, luftspenn, sjømåling av mindre områder o.a. Ved større endringer som eksempelvis ved nymåling av et større 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 i forbindelse 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 angitte 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.

Bruk av moderne utstyr gir mulighet for å strekke informasjonen i kartet ut over den bruken den er beregnet for. Dette advares det på det sterkeste mot. Den sjøfarende er til enhver tid ansvarlig for å sette seg inn i og bruke informasjonen i sjøkartet på en forsvarlig måte og ta hensyn til de begrensninger som kartet gir.
(Statens kartverk Sjø, Stavanger 2. januar 2011).

**** Official electronic navigational charts (ENC) for Norwegian waters. Content and Updating.***

Official electronic navigational charts (ENC) are vector charts produced in compliance with the specifications given by the International Hydrographic Organization, and are approved by a national hydrographic office.

The sources for Norwegian ENC's are either digitalized or scanned analog charts, or a database. The data is compiled into a seamless database in which each ENC is a cell. Each cell is identified by a unique number. The content of charts and ENC's in the same area is not always identical. The ENC often contains more detailed data.

The data sources for an ENC will for many areas be based on old hydrographic data with inferior positional accuracy compared to what is possible with modern technology. These areas are identified by the use of Zones of Confidence (ZOC).

Norwegian ENC's are divided into the following user bands:

<u>Navigationa l Purpose</u>	<u>Name</u>	<u>Scale Range</u>	<u>Available Compilation Scales</u>	<u>Matching Scale Ranges</u>
1	<u>Overview</u>	<1:1,499,999	3,000,000 and smaller 1,500,000	200 NM 96 NM
2	<u>General</u>	1:350,000 – 1:1,499,999	700,000 350,000	48 NM 24 NM
3	<u>Coastal</u>	1:90,000 – 1:349,999	180,000 90,000	12 NM 6 NM
4	<u>Approach</u>	1:22,000 – 1:89,999	45,000 22,000	3 NM 1.5 NM
5	<u>Harbour</u>	1:4000 – 1:21,999	12,000 8000 4000	0.75 NM 0.5 NM 0.25 NM
6	<u>Berthing</u>	> 1:4000	3999 and larger	< 0.25 NM

Table 2 Possible assignment of navigational purposes to scale ranges

An advantage with ENC's is the possibility for automatic updates. Update files (ER) are issued every fortnight. Within a 14 day period, all notices from the last Etterretninger for Sjøfarende (Efs) will be included. The ERs may also include updates that have not been issued in the Efs.

Temporary (T) and preliminary (P) notices are not yet available in ENC's.

All ER updates are distributed through Primar. For larger updates New Editions of an ENC will be issued. A New Edition may also be issued for technical reasons.

Terms used:

New dataset: *ENC dataset that has not been issued for navigational purposes earlier.*

Update: *Amendments to existing dataset.*

New edition: *It also includes new data that have not been released earlier, in addition to all the previous updates.*

*** Nye priser på sjøkart og andre publikasjoner.**

Veiledende utsalgspris (inklusive mva) på sjøkart og publikasjoner gjeldende fra 1. januar 2010.

Sjøkart	(Hovedkart, Havnekart, Kystkart; Overseilingskart, Fiskerikart)	Kr 215,-
Den norske los bind 1 -2 og 4 - 7	(mva fri i siste ledd)	Kr 530,-
Den norske los bind 3	(mva fri i siste ledd)	Kr 586,-
Tidevannstabeller	(Den norske kyst med Svalbard)	Kr 138,-
Symboler og forkortelser		Kr 163,-
Kartkatalog over norske sjøkart		Gratis
Antikvariske sjøkart		Kr 107,-
Kart til Skolebruk		Kr 56,-
Etterretninger for sjøfarende (Efs) 24 hefter.	Papirutgave (B-post, årsabonnement. (mva fri))	Kr 580,-
Etterretninger for sjøfarende (Efs) 24 hefter via e-post.	Elektronisk utgave	Kr 580,-
Etterretninger for sjøfarende (Efs) 24 hefter	Papirutgave og elektronisk utgave	Kr 870,-
Tracings (eks mva)		Kr 500,-

Porto kommer i tillegg.

*** Charts and Publications. Revised selling prices.**

Revised retail prices of the following publications will take effect from January 1st 2009:

Price (VAT included)

<i>Charts</i>	<i>Kr 215,-</i>
<i>Norwegian Sailing Directions Vol 1 - 2 and 4 - 7</i>	<i>Kr 530,-</i>
<i>Norwegian Sailing Direction Vol 3</i>	<i>Kr 586,-</i>
<i>Tide Tables (Norw. coast incl Svalbard).</i>	<i>Kr 138,-</i>
<i>Symbols and Abbreviations used in Norwegian charts</i>	<i>Kr 163,-</i>
<i>Catalogue of Norwegian Charts</i>	<i>Free of charge</i>
<i>Notices to Mariners (Efs) per annum (Booklet)</i>	<i>Kr 580,-</i>
<i>Notices to Mariners (Efs) per annum (Electronic version)</i>	<i>Kr 580,-</i>
<i>Notices to Mariners (Efs) per annum Both paper and electronic version</i>	<i>Kr 870,-</i>
<i>Tracings (ex VAT)</i>	<i>Kr 500,-</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

* KVALITET I NORSKE PAPIRSJØKART OG DIGITALE SJØKART.

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

For å sikre optimal bruk av ressursene har Statens kartverk Sjø 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 Statens kartverk Sjø's produksjonsplaner. Dette innebærer at oppmålingen av en del områder vil bli utsatt inntil videre, og man vil derfor få en blanding av nye og gamle dybde data innenfor ett og samme digitale sjøkart eller ett og samme papirsjøkart.

Det trykte sjøkartets **tittelrubrikk/kildedigram** (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 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.

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.

Navigatører 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 navigatørene sørge for at navigeringen til enhver tid foregår med gode marginer og i samsvar med forsvarlig navigasjonsmessig praksis.

(Statens kartverk Sjø, Kartproduksjonsseksjonen, 3. januar 2011).

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 + 5% depth	= 0.50 + 1% <i>d</i>		Full seafloor ensonification or sweep. All significant seafloor features detected and depths measured.	Controlled, systematic high accuracy Survey on WGS 84 datum; using DGPS or a minimum three lines of position (LOP) with multibeam, channel or mechanical sweep system.
		Depth (m)	Accuracy (m) +/-		
		10 30 100 1000	0.6 0.8 1.5 10.5		
A2	+/- 20 m	= 1.00 + 2% <i>d</i>		Full seafloor ensonification or sweep. All significant seafloor features detected and depths measured.	Controlled, systematic survey to standard accuracy; using modern survey echosounder with sonar or mechanical sweep.
		Depth (m)	Accuracy (m) +/-		
		10 30 100 1000	1.2 1.6 3.0 21.0		
B	+/- 50 m	= 1.00 + 2% <i>d</i>		Full seafloor coverage not achieved; uncharted features, hazardous to surface navigation are not expected but may exist.	Controlled, systematic survey to standard accuracy.
		Depth (m)	Accuracy (m) +/-		
		10 30 100 1000	1.2 1.6 3.0 21.0		
C	+/- 500 m	= 2.00 + 5% <i>d</i>		Full seafloor coverage not achieved, depth anomalies may be expected.	Low accuracy survey or data collected on an opportunity basis such as soundings on passage.
		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 asses-sed due to lack of information.
U	Unassessed – The quality of the bathymetric data has yet to be assessed				

*** 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 (Grøn fjord-datum), 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 (WGS84), mens nytrykk av eldre kart beholder sitt eksisterende gradnett.

Statens kartverk Sjø 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 7 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 betydelige feil i forhold til kartets gradnett. Dertil kommer at tettheten av farvannets oppmåling i flere områder er slik at uoppdaterte grunner ikke kan utelukkes.

Ved navigering må det utvises ekstra stor forsiktighet ved seilas i farvannene rundt Svalbard. 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.

SVALBARD. 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 overrettméd. 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.

SVALBARD. IKKE SJØMÅLTE OMRÅDER

Sjømålingen på Svalbard er ikke slutført. Det er store områder som ikke er sjømålt. Dette fremkommer i sjøkartet som hvite områder avgrenset med en rød stipleth avvarselinje. Teksten "Ikke sjømålt" er anført. Navigasjon i disse områdene **frarådes på det sterkeste**, selv om det er anført enkelte dybdetall og grunner der. Områdene skal likevel anses som ikke sjømålt.

Områder innenfor 50 meters dybdekote for områder med eldre sjømåling er usikre. Også her frarådes all navigasjon.

I nymålte områder på Svalbard, så stopper sjømålingen ved 3 meters dybde. Områder som er grunnere enn 3 meter er ikke sjømålt.

Se for øvrig advarseltekst og kildediatram i kartene.

(Statens kartverk Sjø, Kartproduksjonsseksjonen 3. januar 2011).

**** 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 (WGS84), 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 7 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.

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 existent. 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.

SVALBARD. UNSURVEYED AREAS

Surveys are incomplete in areas at Svalbard. Large areas are unsurveyed. These areas are presented as white areas limited by a red dashed line and the text "Unsurveyed". We will strongly advise against any Navigation in these areas – even if there are shown some soundings and underwater rocks. The areas should be referred to as Unsurveyed.

Areas inside the 50 meters depth contour in areas with old surveys are not safe. We advise against all Navigation in such areas.

In recently surveyed areas at Svalbard, the surveying is performed at depths deeper than 3 meters only. Shallow areas are not surveyed.

Refer to the Warnings and Source diagram in the Charts.

* SJØMÅLINGSDATA / HYDROGRAFISKE ORIGINALER.

Sjømålingsdata, tradisjonelt kalt hydrografiske originaler, inneholder de dybderegistreringer som er gjort under sjømåling. Dataene er svært detaljrike og er kystnært (dvs innenfor territorialfarvannet som går ut til 12 Nm) definert som gradert materiale. Dataene har varierende grad av tetthet og kvalitet basert på alder og innmålingsverktøy. Moderne målinger foregår med multistråle ekkolodd, og Sjøkartverket har også data fra andre kilder som laser, enkeltstråle ekkolodd og håndlodd.

I enkelte områder finnes kun hydrografiske originaler i papirform.

Bruksområde

Sjømålingsdata brukes gjerne til planlegging i forbindelse med legging av rør og kabler, utbygging i sjø og i havbruksnæringen.

Kontaktperson

Statens kartverk Sjø ved: Per-Arvid Jakobsen, tlf: 51858870, Gjertrud Røyland, tlf 51858754, eller Arnstein Osvik, tlf 51858810. E-post: sjodata@statkart.no

Mer informasjon kan finnes på www.sjokart.no. (Der er også funksjon for tilbakemelding ang kart og data).

(Statens kartverk Sjø, Formidlingsavdelingen, 2. januar 2010).

* BATHYMETRIC DATA / HYDROGRAPHIC ORIGINALS.

Bathymetric data, also called hydrographic originals, contain all soundings collected during hydrographic surveys. The level of detail varies according to the method of collection.

Modern data collection is performed by multi-beam echo sounders, but our data also contain laser data, single beam echo sounder data and manual soundings. For some areas, bathymetric data is only available in paper form.

Areas of use

Bathymetric data may be used for planning pipe- and cable laying operations, or construction work in and near coastal areas.

Contacts

The Norwegian Hydrographic Service: Per-Arvid Jakobsen, phone: 51858870, Gjertrud Røyland, phone 51858754, or Arnstein Osvik, phone 51858810.

E-mail: sjodata@statkart.no

More information can be found at: www.sjokart.no

* FARVANNSBESKRIVELSEN DEN NORSKE LOS.

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

Utgitt:

1:	Alminnelige opplysninger	2010	(ISBN 978-82-90-65326-7)
2A:	Svenskegrensen – Langesund	2007	(ISBN 82-90653-22-0)
2B:	Langesund – Jærens rev	2005	(ISBN 82-90653-20-4)
3:	Jærens rev – Stad	2006	(ISBN 82-90653-21-2)
4:	Stad – Rørvik	2008	(ISBN 82-90653-23-9)
5:	Rørvik – Lødingen og Andenes	2001	(ISBN 82-90653-17-4)
6:	Lødingen og Andenes – Grense Jakobselv	2008	(ISBN 978-82-90-65325-0)
7:	Svalbard og Jan Mayen*.	1990	(ISBN-82-90653-06-9)

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 om bord.

* Bind 7 er under redigering.

De øvrige bøkene gir opplysninger om farvannet, større og mindre havner, strøm, klimaforhold og mye annet. Mens farvannsbeskrivelsen tidligere i hovedsak var laget for nyttetraffikken, legges det nå vekt på at også fritidsflåtenes behov blir dekket. Bøkene revideres jevnlig, og før nyutgivelse 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. (Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2011).

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

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

Publication year:

1:	General Information	2010
2A:	Svenskegrensen -- Langesund	2007
2B:	Langesund - Jærens rev	2005
3:	Jærens rev - Stad	2006
4:	Stad -- Rørvik	2003
5:	Rørvik - Lødingen og Andenes	2001
6:	Lødingen og Andenes – Grense Jakobseiv	2008
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.

*** 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 henhold til forskrift **om Navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip § 21** (Den norske skipskontrolls regler), skal alle skip uansett størrelse være forsvarlig 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 13. juni 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.

(Redaksjonen, Stavanger 6. januar 2010).

Nautical 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).

*** MARITIME PRIMÆRDATA - DYBDEDATA IKKE-NAVIGASJON.****Oversikt**

Maritime primærdata består av dybdedata og kystkontur på vektorformat (shape eller SOSI) som er produsert ved

Statens kartverk Sjø.

Dataene holdes løpende oppdatert gjennom tilførsel av nye opplysninger fra interne og eksterne kilder, og har kun gjennomgått begrenset målestokktilpasning og generalisering for presentasjon.

Norge Digitalt medlemmer kan laste dataene ned fra www.geonorge.no.

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). Størstedelen av kysten har nå primærdata basert på

moderne sjømåling, men stedvis kan mindre kystnære områder ha sin opprinnelse i digitaliserte eldre sjøkart (inntil 100 år gamle). Kystkonturen er hovedsakelig fra fotogrammetri som sjekkes i felt, og holdes løpende oppdatert med grunnlag i meldinger om endringer til Sjøkartverket.

Kontaktpersoner

Statens kartverk Sjø ved: Per-Arvid Jakobsen, tlf: 51858870, Gjertrud Røyland, tlf 51858754, eller Arnstein Osvik, tlf 51858810. E-post: sjodata@statkart.no

Mer informasjon kan finnes på www.sjokart.no. (Der er også funksjon for tilbakemelding ang kart og data).

(Statens kartverk Sjø, Formidlingsavdelingen, 2. januar 2010).

*** UNDERVANNS KABLER, LUFTSPENN OG RØRLEDNINGER.**

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.

Gassuttstrømming fra en ødelagt olje- eller gassrørledning kan føre til eksplosjon, tap av et fartøys 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. (Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

****SUBMARINE CABLES, OVERHEAD CABLES AND SUBMARINE PIPELINES.***

Both submarine and overhead cables can carry very high voltages, and mariners should be careful when navigating near them. They should also be aware that submarine and overhead cables may not be displayed in the charts. The vertical clearance may also vary due to extreme weather conditions.

Damage to Submarine Cables

Mariners should avoid anchoring and fishing in areas where a submarine cable is displayed on the chart. Anchors and fishing gear can cause severe damage, and disrupt telecommunications or the power supply.

Damage to Pipelines:

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

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.

*** AKVAKULTURANLEGG (HAVBRUK). FORANKRINGER.**

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.

Det advares mot forankringer som kan strekke seg flere nautiske mil fra anlegget. Kun et begrenset antall er vist i kartet.

For oppdatert informasjon, se Fiskeridirektoratets database på internett som blir oppdatert hver uke: http://www.fiskeridirektoratet.no/fiskeridir/kvystsone_og_havbruk/registre (Redaksjonen, Stavanger 7. januar 2010).

***MARINE FARMS. MOORINGS.**

Fishing within 100 m, and sailing within 20 m of a marine farm is prohibited.

The chart symbol for a marine farm is used only where a license has been given by the Directorate of Fisheries. A marine farm may not be located in the given position as one company may have been given several licenses and alternate between these locations. Some marine farms may not be charted.

The moorings may stretch for several thousand meters from the marine farm. Not all of them are displayed in the charts.

Additional information can be found at:

http://www.fiskeridirektoratet.no/fiskeridir/kvystsone_og_havbruk/registre

*** FORSKRIFT OM MERKING AV FISKEREDSKAPER.**

Fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet 22. desember 2004 med hjemmel i lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevande marine ressursar (havressurslova) § 5, § 15, § 16, § 17, § 19, § 20, § 22, § 24, § 36 og § 67, lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone § 4 og § 6, forskrift 13. mai 1977 nr. 2 om utlendingers fiske og fangst mv. i Norges økonomiske sone og landinger til norsk havn § 13 og lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøfartsloven) § 512, jf. delegeringsvedtak 12. juli 1985 nr. 1442, lov 20. desember 1974 nr. 73 om dyreværn og lov 19. desember 2003 nr. 124 om matproduksjon og mattrygghet mv. (matloven), jf. delegeringsvedtak 19. desember 2003 nr. 1790.

Kapittel I. Virkeområde.

§ 1. Virkeområde.

§ 1. Virkeområde og definisjoner

- (1) Denne forskrift gjelder for fiske i sjøen med unntak av fiske etter anadrome laksefisk.
- (2) Med fisk i denne forskrift forstås også pigghuder og skall- og bløtdyr (krepsedyr og skjell).
- (3) For fiske med norske fartøy gjelder forskriften i farvann under norsk fiskerijurisdiksjon og utenfor disse farvann med mindre annet er bestemt.

(4) For fiske med utenlandsk fartøy gjelder forskriften i Norges økonomiske sone utenfor det norske fastland og i fiskerisone ved Jan Mayen med mindre annet er bestemt.

Kapittel XVI. Merking av fiskeredskaper

§ 73. Krav til merking

- (1) Faststående og drivende fiskeredskap som står i sjøen i Norges indre farvann, sjøterritoriet og økonomiske sone skal være tydelig merket med fartøyets registreringsmerke som angitt i denne paragraf. Dersom registreringspliktig fartøy ikke nyttes, skal redskapet være merket med eierens navn og adresse. Minst ett av vakene på redskapet skal være påført merke.
- (2) Not eller merd som brukes til låssetting, merkes som bestemt i første ledd. Likevel slik at minst to vak skal være forskriftsmessig merket.
- (3) Sanke- og samleteiner skal merkes som bestemt i første ledd.
- (4) Merking skal foretas på selve redskapet, hvis dette ikke har vak.
- (5) Med vak menes også blåser og bøyer.

§ 74. Spesielle merkebestemmelser utenfor 4 nautiske mil

Garn- og lineredskap som står i sjøen i Norges sjøterritorium utenfor 4 nautiske mil fra grunnlinjene og økonomiske sone, skal være merket slik:

- a) Om dagen skal redskapet i hver ende ha bøyestang forsynt med radarreflektor eller flagg. Etter solnedgang skal det i hver ende av redskapet være bøye med refleksmidler (jf. bokstav f og stang forsynt med lys (jf. bokstav g) slik at endebøyene angir redskapets posisjon og utstrekning.
- b) 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) 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)
 - (1) Avstanden mellom merkebøyene på et faststående redskap skal ikke overstige 1 nautisk mil. Redskap med lengde over 1 nautisk mil, skal ha en eller flere 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.
 - (2) Avstanden mellom merkebøyene på et drivende redskap skal ikke overstige 2 nautiske mil. Redskap med lengde over 2 nautiske mil, skal ha en eller flere midtbøyer mellom endebøyene. Midtbøye skal utstyres som bestemt i bokstav c.
 - (3) Drivende garnlenker med lengde over 1 nautisk mil skal mellom merkebøyene ha en eller flere blåser med en lysreflekterende farge som er godt synlig.
- e)
 - (1) 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 vest- retning av endebøyen.
 - (2) Når et drivende redskap er festet i et fiskefartøy er det ikke nødvendig med en merkebøye i denne enden.
- f) Stangen på merkebøyene skal være minst 2 meter høy over vannlinjen. Vak, bøyestang eller toppmerke skal forsynes med refleksmidler, slik at lys kan reflekteres i alle retninger.
- g) Lyset på bøyestangen 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.

§ 75. Spesielle merkebestemmelser for Finnmark innenfor 4 nautiske mil
Faststående garn- og lineredskap som på kysten av Finnmark står innenfor 4 nautiske mil fra grunnlinjene, skal hele døgnet føre dagmerking som bestemt i § 74 bokstavene a-d. Er det umulig å bruke stang med høyde minst 2 meter som bestemt i 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, jf. § 74 bokstav e første ledd annet punktum. Bøystengene bør forsynes med refleksmidler, slik at lys kan reflekteres i alle retninger.

§ 77. Typegodkjennelse

- (1) Merkebøyer, herunder lys, refleksmidler og radarreflektorer nyttet av norske fartøy, skal være typegodkjent av Fiskeridirektoratet.
- (2) Fiskeridirektoratet kan fastsette forskrifter om typegodkjennelse av fiskeredskap.

§ 100. Ikrafttredelse

- (1) Denne forskrift trer i kraft 1. mai 2005. Samtidig oppheves
 - Forskrift 10. oktober 1989 nr. 1095 om maskevidde, bifangst, fredningstid og minstemål m.v. ved fangst av fisk og sild.
 - Forskrift 10. oktober 1989 nr. 1103 om maskevidde, bifangst og minstemål m.v. i trålfiske etter reker og sjøkreps.
 - Forskrift 10. oktober 1989 nr. 1099 om fangstforbud, fredningstid, minstemål mv. ved fangst av hummer, krabbe, kamtsjatkakrabbe, snøkrabbe og haneskjell.
 - Forskrift 11. juli 1997 nr. 785 om adgang til å fiske med snurrevadpose med kvadratiske masker i stengte områder.
 - Forskrift 19. juli 1991 nr. 519 om forbud mot visse installasjoner og sorteringsmaskiner om bord i fartøy ved fiske av makrell.
 - Forskrift 24. januar 1994 nr. 38 om plikt for fartøy med isvann- eller RSW-tanker til å ha godkjent kalibreringsdokument om bord.
 - Forskrift 17. september 1985 nr. 1800 om retroreflekterende merker på fiskefartøyer.
 - Forskrift 16. februar 1987 nr. 221 om retroreflekterende merkers montering og vedlikehold på fiskefartøyer.
 - Forskrift 10. oktober 1989 nr. 1101 om merking av fiskeredskaper.
 - Forskrifter 10. oktober 1989 nr. 1102 om regulering av fiske med faststående redskaper, trål og snurpenot under loddefisket.
 - Forskrift 22. desember 1989 nr. 1300 om regulering av garnfiske etter torsk, hyse og sei.
 - Forskrift 23. november 1993 nr. 1061 om regulering av garnfiske etter blåkkeite, blålange, hvitlange, uer og ulke.
 - Forskrift 16. august 1994 nr. 814 om regulering av drivgarnfiske etter makrell.
 - Forskrift 6. oktober 1989 nr. 1029 om trålfrie soner og fleksible områder utenfor 12 n. mil fra grunnlinjene ved det norske fastland.
 - Forskrift 6. oktober 1989 nr. 1030 om adgangen til å drive trålfiske i området mellom 4 og 12 nautiske mil fra grunnlinjene utenfor det norske fastland.
 - Forskrift 7. juli 1997 nr. 777 om adgang til å fiske i midlertidig stengte områder med torsketrål som har innmontert sorteringsrist med minste spileavstand 80 mm.
 - Forskrift 20. juli 2000 nr. 787 om lasteromstegninger.
 - Forskrift 17. august 2000 nr. 873 om grensedraging for havgående linefartøy.
 - Forskrift 11. mars 1999 nr. 299 om beskyttelse av korallev.

- Forskrift 7. mai 1985 nr. 992 om tiltak for bevaring av ungfisk.
- Forskrift 19. desember 1996 nr. 1328 om regulering av vassild (*Argentina silus*) nord for 62° N.
- Forskrift 24. februar 1989 nr. 150 om regulering av trålfiske etter reke og kreps.
Forbud mot natt-tråling innenfor 4 n. mil av grunnlinjene på strekningen Stangholmen fyr - Svenskegrensen

* DYBDE OVER VRAK.

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 2. januar 2011).

Depth over wrecks.

Wrecks and large debris on the seafloor may over the course of time have shifted so much that the depth above such wrecks may be less than the charted depth.

* NORSK FYRLISTE.

Siste utgave av Norsk fyrliste ble utgitt i 2010. Norsk fyrliste er også tilgjengelig på www.kystverket.no. Fyrlisten beskriver maritime navigasjonsinnretninger på land og i sjøen som gir lyssignaler. I tillegg gir den en beskrivelse av merkesystemet langs norskekysten og forklaringer på merker og lys som benyttes. Ved utgivelse av "Norsk Fyrliste 2010" kanselleres tidligere utgaver av denne.

(Kystverket Midt-Norge, Senter for farled, fyr og merker, desember 2010)

Norwegian List of Lights.

The latest issue of the Norwegian List of Lights was issued in 2010. The List of Lights is also available on the internet at: www.kystverket.no. The List of Lights describes maritime aids to navigation with lights, both on land and sea. In addition, it also gives a description of the marking system used on the Norwegian coast, and of the different marks and lights in use in Norway. The 2010 issue of the Norwegian list of lights cancels all previous editions.

* FLYTENDE SJØMERKER (BØYER OG STAKER) .

Flytende sjømerker blir stadig utsatt for skader som følge av kollisjon, og uten at dette blir rapportert. Dette har innvirkning på deres funksjon som innretning for navigasjonsveiledning. Sjøfarende bes om å gi de flytende sjømerkene så godt rom som mulig ved passering, og umiddelbart rapportere enhver skade på sjømerke til Nasjonal koordinatør for navigasjonsvarsler (NAVCO).

Kystverket Sørøst

Nasjonal koordinatør for navigasjonsvarsler (NAVCO)

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 i henhold til lov 17. april 2009 om havner og farvann ikke må benyttes til fortøyning. Dette kan føre til at sjømerkene blir skadet eller kommer ut av posisjon.

(Kystverket Midt-Norge, Senter for farled, fyr og merker, desember 2010)

* RACON (MARITIME RADARFYR).

En moderne radarsvarer (Racon) svarer normalt på begge frekvensbånd "X og S". Rekkevidden er avhengig av radarsvarerens høyde og antenne høyden på fartøyet. Respons intervallet kan variere, det vil si den tiden den er tilgjengelig på og av. For eksempel betyr 18/30s, 18 s på og

12 s av hver 30 s periode. Liste over radarsvarere på norskekysten finnes i Norsk fyrliste. Sjøfarende bes om å rapportere feil til Nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler (NAVCO). (Kystverket Midt-Norge, Senter for farled, fyr og merker, desember 2010)

*** *RACON (MARITIME RADAR BEACONS).***

A modern Racon normally respond to both X and S frequency band radars. The range is dependent on the elevation of the radar antenna and of the transponder. Response intervals will vary depending on the characteristics of the racon. For example 18/30 means that the racon will respond for 18 seconds, and be nonresponsive for 12 s every 30 seconds. A list of Racons on the Norwegian coast can be found in the Norwegian List of Lights. Please report any discrepancies to NAVCO.

*** *INDIREKTE BELYSNING (IB).***

Indirekte belysning (flomlys) er i de senere år mye brukt for merking av farledene. Vanligvis belyses en landformasjon, et punkt eller et objekt, slik som en odde, et skjær, en malt flekk eller en navigasjonsinnretning. (Kystverket Midt-Norge, Senter for farled, fyr og merker, desember 2010)

*** *FLOODLIGHTS (IB).***

Floodlights have in the recent years been used to mark the fairways. Normally, the floodlights are used to illuminate a land formation, a point, an object (such as a rock) or an aid to navigation.

*** *KYSTVERKET'S MERKESKIP***

Som en del av sin oppgave er det nødvendig for Kystverkets merkeskip å fortøye langs med lysbøyer eller andre flytende merker for å utføre vedlikeholdsarbeider. Under disse operasjonene har merkeskipet begrenset manøvreringsdyktighet og mannskapet utfører arbeider 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. (Kystverket Midt-Norge, Senter for farled, fyr og merker, desember 2010).

*** *NCA MAINTENANCE VESSELS***

To be able to perform their work, it is sometimes necessary for the Norwegian Coastal Administration's maintenance vessels to moor beside navigational aids. During these operations, these maintenance vessels will have restricted ability to maneuver, and the crew may be conducting dangerous operations. In order to avoid injury and damage, other vessels are requested to give these maintenance vessels as wide a berth as possible when passing them and to reduce speed accordingly.

*** KYSTVERKET (*THE NORWEGIAN COASTAL ADMINISTRATION*).**

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

(The Norwegian Coastal Administration (Kystverket) is the national agency for coastal management, maritime safety and -communication in Norway.)

Kystverkets hovedkontor har følgende adresse:

(Contact information):

**Kystverkets hovedkontor
Serviceboks 2
6025 Ålesund**

Telefon: 70 23 10 00

Telefax: 70 23 10 08

E-post: post@kystverket.no

**Kystverket
Beredskapsavdelingen
Postboks 125
3191 Horten**

Telefon: 33 03 48 00

Telefax: 33 03 49 49

beredskapsavdelingen@kystverket.no

Kystverkets distriktsorganisasjon består av 5 regioner.

**Regionkontorer
(Regional offices)**

**Kystverket Sørøst
Serviceboks 2
6025 Ålesund**

Telefon: 07857

Telefaks: 37 01 97 01.

E-post: sorost@kystverket.no

**ANSVARsomRÅDE
(Area of responsibility)**

Svenskegrensen –Åna Sira.

(Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust Agder og Vest Agder fylker).

**Kystverket Vest
Serviceboks 2
6025 Ålesund**

Telefon: 07857

Telefaks: 52 73 32 01.

E-post: vest@kystverket.no

Åna Sira - Statt.

(Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane fylker).

**Kystverket Midt-Norge
Serviceboks 2
6025 Ålesund**

Telefon: 07847.

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
Serviceboks 2
6025 Ålesund**

Telefon: 07857Telefaks: 76 07 81 57.

E-post: nordland@kystverket.no

Leka - Tjeldsundet/Andøy.
(Nordland fylke).

Kystverket Troms og Finnmark**Serviceboks 2****6025 Ålesund**

Telefon: 07847

Telefaks: 78 47 74 01.

E-post:

tromsogfinnmark@kystverket.dep.noTjeldsundet/Andøy - Grense Jacobselv.
(Troms og Finnmark fylker).*** NAVIGASJONSVARSLER – NAVCO.**

Navigasjonsvarsler sendes ut over kystradioen i telefoni og NAVTEX og gir sjøfarende melding om hendelser som er til fare for skipsfarten.

Hovedemner:

- Melding om feil til navco
- Aktive navigasjonsvarsler
- Generelle navigasjonsvarsler

Meld fra om feil til navco

Da de aller fleste faste hjelpemidler for navigasjon er uten stadig vakthold, kan Kystverket være uten kjennskap til feil og mangler. Det er derfor av stor viktighet at sjøfarende melder fra om uregelmessigheter på navigasjonsinstallasjoner som måtte oppdages.

Andre plutselige hendelser som kan være til fare for skipstrafikken må også meldes fra om. For eksempel drivende gjenstander, nedfalt høyspentkabel, grunnstøtt fartøy, sunket fartøy og drivende fiskeredskap.

Melding bes gitt til Nasjonal koordinatør for navigasjonsvarsler (NAVCO)

Tlf 2242 2331 (Hele døgnet)

Faks 2241 0491 (Hele døgnet)

e-post navco@kystverket.no

Vakthavende koordinatør videreformidler meldingen til rette instans, slik at uregelmessigheten blir brakt i orden så raskt som mulig. Eventuelle navigasjonsvarsler utstedes så etter retningslinjer.

Aktive navigasjonsvarsel

Kystverket tilbyr [navigasjonsvarsler](#) om forhold på sjøen med innvirkning på navigasjon for sjøfarende.

Generelle navigasjonsvarsler

Norge er, gjennom Kystverket, med i et internasjonalt samarbeid om navigasjonsvarsler.

GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) skal sikre skipsfarten informasjon og kommunikasjon, vedrørende nød og sikkerhet til sjøs. GMDSS omfatter bl.a safety meldinger, deriblant navigasjonsvarsler WWNWS (World-Wide Navigational Warning Service).

WWNWS administreres av IMO (International Maritime Organisation). IMO regulerer hele varslingstjenesten, både med hensyn på hvilke uregelmessigheter eller hendelser som skal

varsles, type varsel og varselets utforming.

Navigasjonsvarsel-tjenesten (WWNWS) omfatter:

Navarea warnings SafetyNet på satelitt. (INMARSAT).

Coastal warnings NAVTEX 518 KHz og Telefoni.

Local warnings NAVTEX 490 KHz og Telefoni.

Navarea Warning

Navarea Warning (havvarsler) er navigasjonsvarsel som kun har betydning for havgående fartøy.

Disse varslene sendes ut over satelitt (Safetynet) på engelsk språk. For norsk Navarea-område sørger NAVCO for innholdet i varselet, som videresendes til UK (United Kindom) som er områdekoordinator for Navarea-1. UK utsteder alle Navarea Warning i Navarea-1 etter henvendelse fra nasjonale koordinatore.

Coastal Warning

Coastal Warning (kystvarsel) er navigasjonsvarsel som har betydning for trafikk langs norskekysten og i fjorder.

Disse varslende sendes ut over NAVTEX på engelsk samt på telefoni fra kystradiostasjonene på norsk og engelsk. Nasjonal koordinator (navco) utsteder norske Coastal Warnings. Det er strenge retningslinjer for hva som kommer innenfor kategorien Coastal Warning. Hendelsen skal være av plutselig karakter og være til fare for skipsfarten.

Planlagte hendelser skal varsles gjennom EFS (Etterretning for sjøfarende) (link til EFS under Navigasjon, fyr og merking). Det utstedes ikke varsel for slike hendelser utenom i særlige tilfeller.

Hendelser som ikke er til fare for skipsfarten men er til fare for annen konstruksjon eller liv skal eventuelt varsles gjennom EFS. Det utstedes ikke varsel for slike hendelser utenom i særlige tilfeller.

Local Warning

Local Warning (lokalvarsler) er navigasjonsvarsel som kun har betydning for små fartøyer, i områder utenfor ledene eller varsler som ikke kommer inn under kategorien Coastal Warning grunnet kravet der til at hendelsen skal være til fare for sjøfarten og av plutselig karakter.

For eksempel er dykkerarbeid ikke til fare for sjøfarten, men dykkeren kan være utsatt for fare hvis dykkstedet trafikkeres av fartøy.

Local Warning på 490 KHz er ikke igangsatt i Norge (heller ikke i Danmark eller Sverige) men er satt i drift blant annet i UK, Tyskland, Frankrike, Portugal og Island. Kystradio i Norge har imidlertid registrert seg og fått tildelt sendekoder. Det er allerede i dag NAVTEX mottakere på markedet som tar begge frekvensene, 518 og 490 KHz. Som et prøveprosjekt utstedes nå Local Warning for telefoni i særlige tilfeller.

Local Warning utstedes av Nasjonal koordinator (navco) i vanlig kontortid.

Navarea

Navarea-1 er oppdelt i områder som dekkes av en NAVTEX sender. Norge har 5 NAVTEX områder som dekkes av følgende stasjoner Svalbard(A), Varde (V), Bodø(B), Ørlandet(N) og Rogaland(L).
(NAVCO, 2. januar 2010).

*** TRAFIKKSENTRALENE (VESSEL TRAFFIC SERVICES).****Horten trafikksentral (VTS)**

Horten trafikksentral er plassert i Horten havn. Den ble etablert i 1999 og har som ansvarsområde farvannet fra Færder og inn til Spro/Steilene på Nesodden. Farvannet innenfor dette området har Oslo havn trafikksentral ansvaret for.

Located in Horten. Its area of responsibility is the waters north of Færder and south of Spro/Steilene on Nesodden.

Brevik trafikksentral (VTS)

Brevik trafikksentral ligger ved Brevikstrømmen i Porsgrunn kommune. Den dekker innseilingene til det omfattende industriområdet i Grenland, hvor store deler av skipstrafikken består av gasstankere og fartøyer med annen farlig last. Brevik trafikksentral er Kystverkets eldste og ble etablert i 1978 som en følge av petrokjemutbyggingen på Rafnes. En særskilt dispensasjonsordning i forhold til losplikten gjelder for området.

Located in Brevik. Its area of responsibility is the entrances to the industrial areas of Grenland

Kvitsøy trafikksentral (VTS)

Kvitsøy trafikksentral ble etablert i 2003 og er lokalisert i Kvitsøy Kommune i Rogaland. Trafikksentralen dekker området fra Bømlafjorden i nord til Jærens rev i sør. Hovedoppgaven er knyttet til sikkerhet i forbindelse med utskipning fra gassterminalen på Kårstø, i tillegg til generell overvåkning av kysttrafikken i et område med relativt stor trafikk tetthet.

Located on Kvitsøy. Its area of responsibility is the waters from Jærens reef in the south north to Bømlafjorden.

Fedje trafikksentral (VTS)

Fedje trafikksentral ligger i øykommunen Fedje i Nord-Hordaland. Den dekker området fra Sognesjøen i nord, til Hjeltefjorden ved Sture i sør. Trafikk-sentralen ble etablert i 1992 og har hovedoppgaver knyttet til oljuteskipningen fra Sture og Mongstad-terminalene.

Located on Fedje. Its area of responsibility is the waters From the Sture oil terminal in the south and north to Sognesjøen.

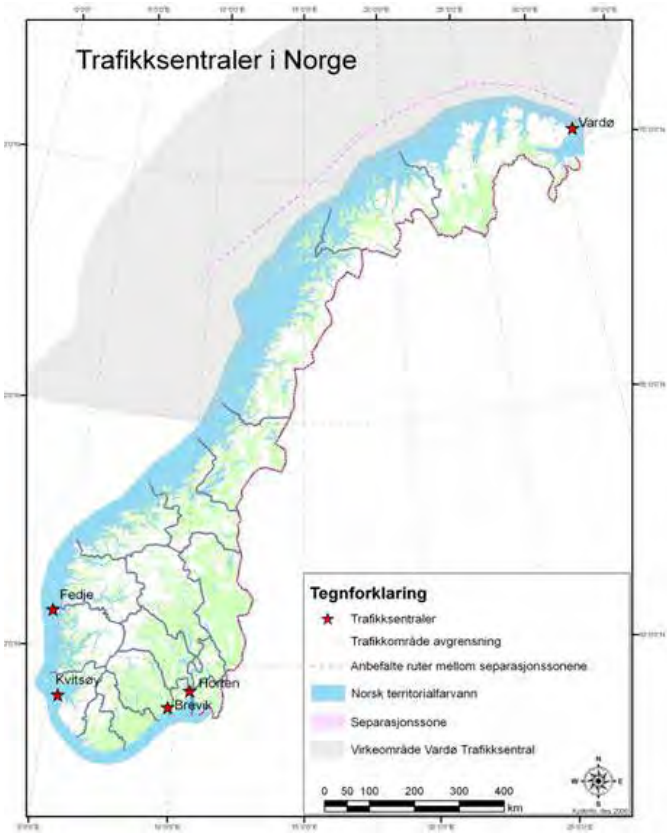
Vardø trafikksentral (VTS)

Vardø trafikksentral ble åpnet i januar 2007, og ligger i Vardø. Trafikksentralen dekker området fra Rørvik til grensen mellom Norge og Russland. Hovedoppgaven er overvåkning og koordinering av tankskips- og annen risikotrafikk mellom den norske og russiske økonomiske sonen.

Located in Vardø. Its area of responsibility is the waters between Rørvik in the south and the Russian border in the north.

Detaljert beskrivelse og kartillustrasjoner av dekningsområde og prosedyrer for fartøy som skal seile i trafikksentralens område, se: <http://www.worldvtsguide.org>.

For detailed information, see: <http://www.worldvtsguide.org>. (Redaksjonen, Stavanger 7. januar 2010).



*** OPPLYSNING OM LOSTJENESTEN.**

Kysten er inndelt i Sjøtrafikkavdelinger slik:

OSLOFJORDEN SJØTRAFIKKAVDELING

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

SKAGERRAK SJØTRAFIKKAVDELING

omfatter farvannene mellom Kvassheim fyr til en linje Tønsberg Tønne - Sydostgrunnen

ROGALAND SJØTRAFIKKAVDELING

omfatter farvannene mellom Kvassheim fyr og fylkesgrensen Rogaland - Hordaland.

VESTLANDET SJØTRAFIKKAVDELING

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

MØRE OG TRØNDELAG SJØTRAFIKKAVDELING

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

NORDLAND SJØTRAFIKKAVDELING

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

TROMS OG FINNMARK SJØTRAFIKKAVDELING

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

Lostjenesten i sjøtrafikkavdelingene administreres av Kystverkets regionskontorer.

Losformidlingen ivaretas gjennom sentrale formidlingssteder. Det er viktig at bestillingsfristene overholdes ved all losbestilling.

BESTEMMELSER OM LOSBESTILLINGER

Bestilling av los skal i dag foregå via Kystverkets Internett baserte skipsrapporteringsystem (ShipRep)
www.shiprep.no

Losformidlingen er lokalisert i Lødingen, på Kvitsøy og i Horten. Bestillingen skal sendes med 24 timers varsel. Endring av ETA/ETD (estimated time of arrival/departure) skal gjøres i ShipRep. Hver losstasjon varsles på sine arbeidskanaler 2 timer før ETA/ETD.

Losbestillinger foretatt utenfor ShipRep belastes med administrasjonsgebyr på kr 1500,- (jan 2009).

Endringer under 2 timer før ETA/ETD losbording belastes med ett administrasjonsgebyr på kr 1500,- (jan 2009).

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

Losmøtesteder



Kartet viser området hvert formidlingssted dekker



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

Informasjon om hvilket sjøtrafikkområde/ hvilken losstasjon disse møtestedene samt navn og geografisk posisjon ligger under. Finnes også 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 loser i området, tilbakekalles. Ny losbestilling må i tilfelle foretas med angivelse av nøyaktig tidspunkt for fartøyets ankomst/avgang.

LOSMØTESTEDER

Sjøtrafikk-område	Kommune	Losmøte-sted	Posisjoner i WGS 84.	Kart
Oslofjorden	Hvaler	Herføl	58°58' 48" N, 11°03' 54" E	1, 2, 202
Oslofjorden	Hvaler	Vidgrunnen	59°01' 00" N, 10°55' 54" E	1, 2, 202
Oslofjorden	Tjøme	Færder	59°04' 30" N, 10°34' 24" E	1, 2, 202
Skagerrak	Larvik	Langesunds-ukta	58°56'36" N, 09°47' 36" E	5, 473, 305
Skagerrak	Arendal	Torungen	58°23' 30" N, 08°48' 36" E	7, 8, 305
Skagerrak	Eigersund	Egersund Nord*	58°26' 54" N, 05°50' 54" E	13, 467, 306
Skagerrak	Eigersund	Egersund Syd*	58°22' 54" N, 05°59' 54" E	13, 467, 306
Skagerrak	Farsund	Farsund	58°01' 30" N, 06°50' 00" E	11, 306
Skagerrak	Flekkefjord	Listafjorden*	58°10' 54" N, 06°32' 54" E	11, 478, 306
Skagerrak	Kristiansand	Oksøy	58°03' 18" N, 08°05' 36" E	9, 306
Skagerrak	Sokndal	Sokndal	58°17' 54" N, 06°13' 54" E	12, 306
Rogaland	Bokn	Smørstakk	59°13' 06" N, 05°21' 00" E	16, 17, 204
Rogaland	Karmøy	Skudenesfjorden Vest**	59°02' 00" N, 05°10' 00" E	16, 204
Rogaland	Kvitsøy	Skudenes-fjorden	59°06' 42" N, 05°26' 12" E	16, 204
Rogaland	Sola	Feisten	58°50' 30" N, 05°27' 54" E	14, 455, 204
Vestlandet	Austevoll	Korsfjorden	60°08' 36" N, 05°00' 54" E	21, 207
Vestlandet	Fedje	Fedjeosen	60°44' 42" N, 04°40' 54E "	23, 120, 483, 208

Sjøtrafikk-område	Kommune	Losmøte-sted	Posisjoner i WGS 84.	Kart
Vestlandet	Fedje	Fedje Vest**	60°46' 00" N, 04°27' 54" E	120, 483, 208
Vestlandet	Fedje	Holmengrå	60°51' 18" N, 04°36' 48" E	24, 120, 483, 208
Vestlandet	Gulen	Holmengrå Vest**	60°51' 00" N, 04°25' 54" E	208
Møre og Trøndelag	Giske	Breisund-djupet	62°31' 00" N, 05°40' 54" E	31, 209
Møre og Trøndelag	Giske	Breisundet	62°27' 00" N, 05°58' 54" E	30, 31, 209
Møre og Trøndelag	Hitra	Kråkvåg-fjorden	63°39' 00" N, 09°14' 54" E	38, 43, 309
Møre og Trøndelag	Kristiansund	Kristiansund/Grip	63° 15' 00" N, 07° 35' 54" E	36, 40, 308, 309
Møre og Trøndelag	Selje	Vanylvs-gapet*	62°12' 30" N, 05°16' 54" E	29, 30, 308
Møre og Trøndelag	Rørvik	Grinna*	64° 44' 00" N, 10° 58' 00" E	46, 48
Nordland	Andøy	Andenes	69°19' 30" N, 16°13' 30" E	81, 82, 321
Nordland	Bodø	Landegode	67°30' 00" N, 14°22' 30" E	66, 311, 319
Nordland	Dønna	Åsvær Ytre	66°17' 00" N, 12°12' 30" E	58, 310, 319
Nordland	Dønna	Åsvær Indre*	66°15' 18" N, 12°36' 42" E	59, 310
Nordland	Gildeskål	Fleinvær	67°13' 30" N, 13°46' 12" E	64, 65, 311, 319
Nordland	Hamarøy	Tranøy	68°12' 42" N, 15°35' 42" E	69, 229
Nordland	Lødingen	Lødingen	68°22' 54" N, 16°01' 42" E	69
Nordland	Tysfjord	Tranøy Nord*	68°18' 27" N, 15°55' 42" E	69, 141, 229
Nordland	Hadsel	Melbu Losbording*	68°28' 00" N, 14°48' 00" E	75, 311, 320
Nordland	Hadsel	Dragnes-odden*	68°36' 00" N, 14°40' 00" E	75, 76, 311, 320
Nordland	Vesvågøy	Svinøy*	68°02' 00" N, 13°35' 00" E	72, 311, 320
Nordland	Vågan	Svolvær*	68°11' 00" N, 14°33' 00" E	73, 462, 311, 320
Nordland	Øksnes	Myre *	69°00' 00" N, 14°58' 00" E	78, 311, 320
Troms og Finnmark	Hammerfest	Akkarfjord-næringen*	70°47' 00" N, 23°32' 12" E	101, 322
Troms og Finnmark	Karlsøy	Fugløya	70°06' 00" N, 20°12' 54" E	93, 322
Troms og Finnmark	Karlsøy	Grøtnes*	69°52' 24" N, 19°47' 36" E	91, 322
Troms og Finnmark	Lenvik	Hekkingen	69°36' 30" N, 17°51' 54" E	84, 85, 86, 270, 322
Troms og Finnmark	Lenvik	Hekkingen Syd	69°31' 42" N, 18°01' 54" E	84, 321
Troms og Finnmark	Masøy	Fruholmen ***	71°05' 00" N, 23°38' 00" E	101, 270

Sjøtrafikk-område	Kommune	Losmøte-sted	Posisjoner i WGS 84.	Kart
Troms og Finnmark	Nordkapp	Honningsvåg	70°57' 30" N, 25°57' 24" E	103, 104, 323
Troms og Finnmark	Sør-Varanger	Kirkenes *	69°51' 12" N, 30°07' 12" E	116, 294, 325
Troms og Finnmark	Sør-Varanger	Kirkenes Syd *	69°47' 18" N, 30°04' 54" E	116, 294, 325

* 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.

(Kystverket, Sentral Los/VTs, Hugesund 3. januar 2010)

* FORSKRIFTER OM BRUK AV STATSLOS. GEBYRER.

For å bidra til økt navigasjons- og miløsikkerhet 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 tonnasegrensen 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 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, fastsatt ved kgl. resolusjon av 15. juli 1994.
Forskriften gjelder fartøyer over 200 BT som trafikkerer Grenlandsområdet.

Spørsmål vedrørende losplikt/farledsbevis/losgebyrer rettes til:

Sjøtrafikkavdeling:

Oslofjorden
Skagerrak
Rogaland
Vestlandet

Telefon:

33 03 49 50.
35 57 26 00
51 73 60 00.
55 30 24 00/56 16 44 20.

Møre og Trøndelag 71 57 08 00.

Nordland 76 96 68 00.

Troms og Finnmark 78 47 74 00.

Sjøtrafikkavdelingene vil også kunne oversende aktuelle forskrifter.

(Kystverket, Sentral Los/VTs, Haugesund 7. januar 2010)

*** 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 område.
2. Innehaver 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 timer før farledsbeviset tas i bruk, skal innehaver 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 navigering og manøvrering.
4. Fartøyets radar- og VHF – anlegg skal være i full operasjonell stand.
5. Ankerutrustning skal være i full operasjonell stand.
6. Fartøyets sjøkart for det aktuelle område skal være fullt oppdatert og i målestokk minst 1:50 000. I tillegg skal fartøyet ha oppdatert spesialkart i større målestokk for det aktuelle farvannet i den utstrekning slike finnes i norske kartserie.
7. Innehaver av farledsbevis skal avstå fra bruk av alkohol og andre rusmidler i minst 8 timer før farledsbeviset tas i bruk og senere under all seilas i lospliktig farvann. Dersom det oppstår et uhell, skal den innehaver av farledsbeviset som har forestått navigeringen avstå fra bruk av alkohol og andre rusmidler 6 timer etter at fartøyet har anløpt norsk havn eller ankret opp i norske farvann.
8. Farledsbeviset er utstedt etter de 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 hensyn til rikets sikkerhet.) Dersom farledsbeviset gjelder i nedstående områder og fartøyet har losplikt etter lokale forskrifter for disse områdene, gjelder farledsbeviset bare når innehaver har dispensasjon fra forskriften for område. Områdene er: Grenland, Kårstø og Sture/Mongstad. For nøyaktig beskrivelse av områdene vises til de aktuelle forskriftene. Farledsbeviset gjelder uansett ikke for farvann i Glomma ovenfor Berggrenodden ved Alvim.
9. Farledsbeviset kan ikke brukes i strid med forskrifter eller enkeltvedtak gitt etter at det er utstedet.
10. Farledsbeviset skal finnes om bord og skal på forlangende vises frem for Kystverkets tjenestemenn, Sjøfartsdirektoratets tjenestemenn, lokal havneadministrasjon, Politi, Forsvaret og Tollvesenet.
11. Melding om seilas med farledsbevis skal registreres i Safe Sea Net.
12. Fartøyet skal rette seg etter eventuelle særskilte regler for bruk av farvannet, og etter anvisning gitt fra trafikksentraler.
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 losformidlingsentral.

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

(Kystverket, Sentral Los/VTs, Haugesund 3. januar 2010)

GENERAL CONDISION FOR USE OF THE PILOTAGE EXEMPTION CERTIFICATE (PEC)

1. *If the P.E.C holder is not the master of the ship, the master must also hold a P.E.C for the area in question.*
2. *A holder not falling within the provisions governing working time on ships shall have at least 12 hour off all bridge duties in each 24 hour period. Off – duty time must not be divided into more then two periods. The holder must have had at least 6 hour off all duties during the 12 hours before utilizing his P.E.C.*
3. *The person utilizing his P.E.C shall be present on the bridge throughout (Except during brief, necessary absences) and be in charge of navigation and maneuvering.*
4. *The vessel's radar and VHF equipment shall be fully operational.*
5. *Anchor equipment shall be fully operational.*
6. *The vessel's charts covering the area in question shall be fully updated and on a scale of at least 1: 50 000. The vessel shall also have updated charts on a larger scale covering the waters in question to the extent such charts are available in a Norwegian chart series.*
7. *The P.E.C holder shall abstain from alcohol and other intoxicants for at least 8 hours before utilizing his P.E.C and subsequently during all navigation in waters where the vessel is obliged to use a pilot. In case of a mishap, the P.E.C holder who has been in charge of navigation shall abstain from alcohol and other intoxication for 6 hours after the vessel has entered a Norwegian port or anchored in Norwegian waters.*
8. *This P.E.C is issued in conformity with the regulations mentioned at the beginning og the certificate. It does not confer the right to navigate without pilot if the obligation to use a pilot follows from an individual decision or from other regulation than those mentioned (e.g. rules issued for particular waters or issued in the interest of national security).*
9. *This P.E.C cannot be used in contravention of regulation or individual decision adopted after the P.E.C was issued.*
10. *This P.E.C shall be kept on board and shall be present on demand to officers of the National Costal Administration, officers of the Maritime Directorate, the local port authority, the Police, the Armed Forces and the Custom Services.*
11. *Use of your P.E.C shall be reported in the Safe Sea Net.*
12. *The vessel shall comply with any special rules governing use of the waters, and with instruction given by vessel traffic control centers.*
13. *Any accident in connection with navigation or maneuvering, and other mishaps and circumstances that may be of significance for ship traffic and/or the environment, shall be reported to the nearest pilot booking centre immediately.*

*** ISTJENESTEN I NORGE.****Den norske istjenestens hovedkontor og ekspedisjon:**

Postadresse:
Kystverket Sørøst
Istjenesten
Postboks 1502
N-6025 ÅLESUND
NORWAY

Telefon: +47 37 01 97 59 / +47 37 01 97 25 eller +47 07847
Sentralbord kl. 0800-1545 hverdager.
+47 917 41 522 / +47 900 77 605 utenom arbeidstid.
Telefaks: +47 37 01 97 01
E-post: ismelding@kystverket.no
Internett: www.kystverket.no

Istjenesten i Norge sorterer under Kystverket, og har to hovedoppgaver;

- Gi skipsfarten oppdatert informasjon om isforholdene i norske farvann fra svenskegrensen til Kristiansand.
- Isbryting i hoved- og bileder utenfor havneområder.

Ismeldinger er tilgjengelig fra 1. desember til 31. mars på www.kystverket.no

Brevik VTS og **Horten VTS** formidler også ismeldinger på forespørsel.
(Kystverket Sørøst, Arendal 2.desember 2010).

*** SAFE SEA NET.**

Norske Safe Sea Net (SSN) er rapporteringssystemet alle skip som ankommer og forlater norske havner skal bruke. Det utvikles og drives av Kystverket.
For utfyllende informasjon se: <http://www.kystverket.no>

Kontaktsted for brukere:

Brevik trafikksentral

Telefon + 47 35 57 26 25

Vts.grenland@kystverket.no

1) Hvem skal sende melding?

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 Forskrift om krav til melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last, som er den norske forskriften.

- Alle fartøy på 300 BT 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.
- 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 en kontakte Brevik trafikksentral.

3) Når og hvor skal jeg melde?

Før anløp til en norsk havn 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 i henhold til Forskrift om krav til melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last § 1-3 c) 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?

(a) senest 24 timer før ankomst

(b) Ved avgang havn dersom seilassen er kortere enn 24 timer

(c) Hvis anløpshavn er ukjent eller denne blir endret under seilassen skal det meldes så snart anløpshavnen er kjent.

4) Hva gjør jeg dersom Internett ikke er tilgjengelig?

Dersom du ikke har tilgang til Internett må du benytte en skipsagent eller en operatør med slik tilgang, eller kontakte Telenor Maritime Radio (telefonnummer 120) som kan avgi melding på vegne av fartøyet kaptein.

5) Hva skal meldes?

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

- Anløpsmelding
- Melding om farlig eller forurensende last
- Sikkerhetsmelding

(Kystverket, Sentral Los/VTs, Haugesund 3. januar 2010)

Safe Sea Net - General user information

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

For supplementary information visit: <http://www.kystverket.no>

User Contact Point:

Brevik Control

Telephone + 47 35 57 26 25

Vts.grenland@kystverket.no

1) Who have to notify?

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

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.

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 contact Brevik Control.

3) When and where to report?

Before arrival to a Norwegian port you have to send 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?

(a) at least twenty-four hours before arrival port

(b) at departure from port if the voyage time is less than twenty-four hours

(c) if the port of call is unknown or it is changed during the voyage, as soon as this information is available.

4) If Internet is not available to you:

If you don't have internet access you have to use a ship agent, a ship operator or contact Telenor Networks Maritime Radio tel. +47 120 to perform the registration.

5) What to notify?

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

Port Notification

HAZMAT Notification

Security Notification (ISPS)

*** KYSTRADIOSTASJONENES UTSENDELSE AV MARITIME SAFETY INFORMATION (MSI).**
<http://www.maritimradio.no/>

UTSENDELSESROUTINER TELEFONI

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

Livsviktige og meget viktige navigasjonsvarsler, inkludert kuling- og stormvarsler (styrke 9 og oppover) annonseres med DSC 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 9) 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

^{*)} 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	1530 1)
Svalbard (A)	UTC:	0000	1200	0800 2)

1) Is-rapport hver tirsdag

2) Is-rapport daglig

Alle kystradiostasjonene mottar og registrerer Safe Sea Net meldinger (SSN), Arrival Notification og Reporting Point direkte i Kystverkets SSN-system.

Egen support-telefon (800 888 777) er opprettet i forbindelse med Smartbox, VHF Data og mobilt bredbånd, inkludert Mann over bord alarm (MOB) , VSAT (Maritimt bredbåndsystem), Sporing og Fangsdagbok. Se www.maritimradio.no

Produktet "Sjøassistanse" ble nedlagt 1.1.2011 og erstattet av VHF-lisens sikkerhet og VHF lisens pluss.

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-kyst)	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	0120,0520,0920,1320,1720,2120
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 15. januar 2010)

*** OPPLYSNING OM VÆRVARSLINGSTJENESTER OG BØLGEVARSEL METEOROLOGISK INSTITUTT (met.no) MARITIM VÆRVARSLINGSTJENESTE PÅ INTERNETT**

met.no utarbeider værvarsel for kyst- og havområdene, samt varsel om vannstand langs kysten. Varsel for maritime brukere er tilgjengelig på internett under Hav og kyst:

http://yr.no/hav_og_kyst/

Noe av den samme informasjon finnes også på følgende sider.

Værvarsel for kysten:

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

Maritime observasjoner i og ved Nordsjøen/Norskehavet:

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

Forecasts in English:

Shipping Forecast for the North Sea and Norwegian Sea:

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

Forecast for Norwegian costal waters:

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

BØLGEVARSEL FOR UTVALGTE OMRÅDER

met.no og Kystverket varsler bølger for særlig utsatte områder. Spesialvarslene for bølger finnes for disse stedene langs kysten:

Trondheimsleia http://retro.met.no/kyst_og_hav/trondheimsleia.html

Hustadvika, nordlige del http://retro.met.no/kyst_og_hav/observasjoner/hustad/index.html

Hustadvika, sørlige del http://retro.met.no/kyst_og_hav/observasjoner/hustad2/index.html

Breisundet http://retro.met.no/kyst_og_hav/observasjoner/breisund/index.html

Stad http://retro.met.no/kyst_og_hav/observasjoner/stad/index.html

Sletta http://retro.met.no/kyst_og_hav/observasjoner/sletta/index.html

Boknafjorden http://retro.met.no/kyst_og_hav/observasjoner/boknafjord/index.html

VANNSTANDSVARSEL

Flo og Fjære – vannstandsvarsel langs norskekysten:

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

(Meteorologisk Institutt, Oslo 13. desember 2010).

*** 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 som styrer mot en innretnings sikkerhetssone melder seg til Statoil Marin **60 minutter (TCPA)** fra innretningen på VHF feltkanal (se listen nedenfor), og oppgir 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 heading towards an installations safety zone must contact Statoil Marin VTS 60 minutes (TCPA) 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 can be asked to alter course.

Statoil Marin VTS can also be reached as follows:

Phone: (+47) 55 14 32 76, (+47) 55 14 32 77, e-mail: smarin@statoil.com

Field/ installation:	Position:	VHF:	Field/ installation:		VHF
Heidrun	65° 19.5' N, 07°19.0' E	9	Troll A	60° 38.7' N, 03° 43.7' E	68
DSL-2	65° 20.6' N 07° 21.8 E	9	Troll B	60°46.5' N, 03°30.0' E	10
DSL-1	65° 19.2' N 07° 22.7 E	9	Troll C	60°53.0' N, 03°36.6' E	10
Åsgard A	65° 03.5' N, 06° 43.4' E	6	Oseberg East	60° 42.0' N, 02° 56.1' E	10
Åsgard B	65° 06.6' N, 06° 47.4' E	6	Oseberg C	60°36.5 N, 02°46.4' E	10
Åsgard C	65° 07.8' N, 06° 51.9' E	6	Oseberg Center	60°29.4' N, 02°49.5' E	10
Kristin	64°59.6' N, 06°33.0' E	6	Oseberg South	60° 23.5' N, 02°47.7' E	10
Njord A	64°16.2' N, 07°12.0 E	Phone	Brage	60°32.5 N, 03°02.7' E	10
Njord B	64°16.3' N, 07°15.1' E	Phone	Heimdal	59°34,5 N, 02°13,6 E	9
Draugen	64°21.2' N, 07°46.8' E	68	Grane	59°09.9 N, 02°29.1' E	15
Draugen Lastebøye	64° 20.8' N, 07°50.3 E	68	Volve Navion Saga	58°27.7 N, 01°54.5' E	14
Snorre B	61° 31.5' N, 02° 12.5' E	10	Volve Mærsk Inspirer	58°26.5 N, 01°53.2' E	14
Snorre A	61° 26.9' N, 02° 08.5' E	9	Sleipner A	58° 22.0' N, 01° 54.3' E	14
Visund	61° 22.2' N, 02° 27.4' E	10	Sleipner B	58° 25.0' N, 01° 42.9' E	14
Statfjord A	61° 15.3' N, 01° 51.1' E	9	Draupner	58°11.0' N, 02°28.0' E	17
Statfjord B	61° 12.4' N, 01° 49.8' E	9	Transocean Artic		Phone
Statfjord C	61° 17.8' N, 01° 54.0' E	9	Bideford Dolphin		Phone
OLS A	61° 15.8' N, 01° 53.1' E	9	Aker Spitsbergen		Phone
OLS B	61° 13.4' N, 01° 50.1' E	9	Deepsea Bergen		Phone
SPMC	61° 16.8' N, 01° 52.9' E	9	Ocean Vanguard		Phone
Gullfaks A	61° 10.6' N, 02° 11.3' E	9			
Gullfaks B	61° 12.2' N, 02° 12.1' E	9	Polar Pioneer		Phone
Gullfaks C	61° 12.9' N, 02° 16.3' E	9	Transocean		Phone

Field/ installation:	Position:	VHF:	Field/ installation:		VHF
			Leader		
SPM 1	61° 11.5' N, 02° 09.1' E	9	Transocean Searcher		Phone
SPM 2	61° 10.0' N, 02° 13.7' E	9	Stena Don		
Kvitebjørn	61° 04.8' N, 02° 30.1' E	9	Scarabeo 5		Phone
Huldra	60° 51.3' N, 02° 39.1' E	71	West Alpha		Phone
Veslefrikk A/B	60°47.0' N, 02°54.0' E	71	DeepSea Atlantic		Phone
			West Venture		Phone
			West Epsilon		Phone

Felt	VHF	Felt	VHF
Heidrun/Åsgard/Kristin	6	Oseberg	10
Draugen	68	Troll	68
Visund / Snorre	10	Heimdal	9
Statfjord/Gullfaks	9	Grane	15
Kvitebjørn	9	Sleipner	14
Veslefrikk/ Huldra	71	Draupner	17

(Statoil Marin, 9. Januar 2011).

* SIKKERHETSSONER OMKRING OFFSHORE INSTALLASJONER.

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.

På enkelte innretninger regnes sikkerhetssonen fra **stigerørenes havbunnskontakt**. Dette medfører at sikkerhetssonen er **betydelig utvidet** på enkelte installasjoner.

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.

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.

For some installations safety zone is extended to a distance of 500 metres, measured from the risers touchdown positions.

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.

Anchors and anchor chains/- wires

Anchors and anchor chains/- wires can be deployed up to 2500m from drilling/production platforms/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 7. januar 2010).

*** NORSK KONTINENTALSOKKEL. UTVIDET SIKKERHETSSONE RUNDT VISSE OLJEINSTALLASJONER (*EXTENDED SAFETY ZONES*).**

Følgende felt har innmeldt utvidet sikkerhetssone rundt installasjonenes stigerørs havbunnskontakt:

(The following oil-fields have extended safety zone measured from the risers touchdown positions):

Snorrefeltet. Snorre A plattformen. Utvidet sikkerhetssone (*Extended safety zone*).

Posisjon (*Position*):

61° 26.93' N, 02° 08.49' E

Sikkerhetssonen er utvidet til 750m rundt oppgitt posisjon.

(The safety zone has been extended to a radius of 750m around the above position)

Snorrefeltet. Snorre B plattformen. Utvidet sikkerhetssone (*Extended safety zone*).

Posisjon (*Position*):

61° 31.50' N, 02° 12.59' E

Sikkerhetssonen er utvidet til 910m rundt oppgitt posisjon

(The safety zone has been extended to a radius of 910m around the above position)

Viksund Plattformen. Utvidet sikkerhetssone (*Extended safety zone*).

Posisjon (*Position*):

61° 22.18' N, 02° 27.43' E

Sikkerhetssonen er utvidet til 1000m rundt oppgitte posisjon.

(The safety zone has been extended to a radius of 1000m around the above position)

Trollfeltet. Troll B-plattformen Utvidet sikkerhetssone (*Extended safety zone*)

Se Efs 21/1269/2006.

Posisjon (*Position*):

60° 46.46' N, 03° 30.19' E (ED50), Troll B.

Sikkerhetssonen rundt **Troll B plattformen** er utvidet til **500 meter** målt fra stigerørenes havbunnskontakt i følgende posisjoner (ED50 DATUM):

(Safety Zone around Troll B Platform is extended to a distance of 500 metres, measured from the risers touchdown positions (ED50 DATUM)):

(1) 60° 46.53' N, 03° 30.07' E (N)

(2) 60° 46.42' N, 03° 30.44' E (E)

(3) 60° 46.38' N, 03° 30.39' E (S)

(4) 60° 46.48' N, 03° 30.00' E (W)

Forskrift om område med forbud mot oppankring og fiske rundt Troll B plattformen. Fastsett ved kgl. res. 11. august 1995 med hjemmel i forskrift av 9. oktober 1987 om sikkerhetssoner § 9 første ledd, er fortsatt gjeldende.

Trollfeltet. Troll C plattformen. Utvidet sikkerhetssone. (*Extension of Safety Zone.*)

Se Efs 21/1270/2006.

Posisjon: **60° 53.10' N, 03° 36.69' E** (ED 50), **Troll C.**

Sikkerhetssonen rundt **Troll C plattformen** er utvidet til **500 meter** målt fra stigerørenes havbunnskontakt i følgende posisjoner (ED50 DATUM):

(Safety Zone around Troll C Platform is extended to a distance of 500 metres, measured from the risers touchdown positions (ED50 DATUM):)

- (1) 60° 53.27' N, 03° 36.61' E
- (2) 60° 53.10' N, 03° 36.93' E
- (3) 60° 53.05' N, 03° 36.83' E
- (4) 60° 53.22' N, 03° 36.51' E

Njordfeltet. Njord A plattformen. Utvidet sikkerhetssone. (*Extension of Safety Zone.*)

Se Efs 21/1272/2006.

Posisjon: **64° 16.26' N, 07° 12.09' E** (ED50), **Njord A (FPU).**

Sikkerhetssonen rundt **Njord A plattformen** er utvidet til **500 meter** målt fra stigerørenes havbunnskontakt i følgende posisjoner (ED50 DATUM):

(Safety Zone around Njord A Platform is extended to a distance of 500 metres, measured from the risers touchdown positions (ED50 DATUM):)

- (1) 64° 16.26' N, 07° 11.78' E
- (2) 64° 16.33' N, 07° 12.07' E
- (3) 64° 16.29' N, 07° 12.40' E
- (4) 64° 16.21' N, 07° 12.41' E
- (5) 64° 16.19' N, 07° 12.07' E
- (6) 64° 16.24' N, 07° 11.78' E

Forskrift om mellombels område med forbod mot oppankring og fiske på Njordfeltet. Fastsett ved kgl.res. 11. april 1997 med heimel i forskrift av 9. oktober 1987 nr. 810 om sikkerhetssoner m.v. § 9 første ledd, er fortsatt gjeldende.

Norskehavet. Njordfeltet. Njord B lagertanker. Utvidet sikkerhetssone. (*Safety Zone.*)

Se Efs 21/1273/2006.

Posisjon: **64° 16.32' N, 07° 15.18' E** (ED50), **Njord B (FSU).**

Båten er 215m lang. Sikkerhetssonen blir derfor 715 meter rundt "Turret Center" i posisjon 64° 16.32' N, 07° 15.18' E.

Forskrift om mellombels område med forbod mot oppankring og fiske på Njordfeltet. Fastsett ved kgl.res. 11. april 1997 med heimel i forskrift av 9. oktober 1987 nr. 810 om sikkerhetssoner m.v. § 9 første ledd, er fortsatt gjeldende.

Norskehavet. Garsholbanken. Kristin-feltet. Plattform og sikkerhetssone etablert. (*Extension Safety Zone.*)

Se Efs 21/1274/2006.

ED50 DATUM

WGS84 DATUM

64° 59.66' N, 06° 33.13' E

64° 59.64' N, 06° 33.02' E

Sikkerhetssonen rundt **Kristin plattformen** er utvidet til 500m med utgangspunkt i stigerørenes havbunnskontakt.

Med utgangspunkt i plattformens **senter** utgjør sikkerhetssonen rundt Kristin-plattformen en sirkel med radius ca **850m** rundt overnevnte posisjon.

(The safety zone around Kristin Platform is extended to a distance of 500m measured from the risers touchdown positions. Based on the platform centre, the safety zone around Kristin platform is a circle with radius 850m from above position.

(Redaksjonen, Stavanger 11. januar 2010).

*** NORSK KONTINENTALSOKKEL. GJELDENE FORSKRIFTER OM FORBUD MOT OPPANKRING OG FISKE MED VISSE REDSKAPER.**

Følgende felt er omfattet av forskrifter mot oppankring og fiske med bruk av visse redskaper. Innenfor området forbys all ugrunnet oppankring, samt fiske med trål, ringnot, snurrevad og annet redskap som er egnet til å skade installasjoner på eller over havbunnen.

For opplysninger om området som forskriften gjelder kan plattformen kontaktes. Posisjonene finnes i forskriftene (www.lovdata.no) og i Norsk Fiskerialmanakk 2010.

Ekofisk-området

Forskrift om forbud mot oppankring og mot fiske med visse redskaper i Ekofisk-området. Fastsatt med hjemmel i lov av 21. juni 1963 om utforskning og utnyttelse av undersjøiske naturforekomster § 3 og lov av 17. desember 1976 om Norges økonomiske sone § 4.

Statfjord-området

Forskrift om forbud mot oppankring og mot fiske med visse redskaper i Statfjord-området. Fastsatt ved kgl.res. av 2. desember 1983 med hjemmel i lov av 21. juni 1963 nr. 12 om utforskning og utnyttelse av undersjøiske naturforekomster § 3 og lov av 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone § 4.

Statfjord B

Forskrift om forbud mot oppankring og mot fiske med visse redskaper i Statfjordområdet mellom Statfjord B plattformen og tilhørende lastebøye. Fastsatt ved kgl res av 21. desember 1983 i medhold av lov av 21. juni 1963 nr 12 om utforskning og utnyttelse av undersjøiske naturforekomster § 3 og lov av 17. desember 1976 nr 91 om Norges økonomiske sone § 4.

Statfjord C

Forskrift om forbud mot oppankring og mot fiske med visse redskaper i Statfjordområdet mellom Statfjord C plattformen og tilhørende lastebøye. Fastsatt ved kgl.res. av 5. september 1986 med hjemmel i lov av 22. mars 1985 nr. 11 om petroleumsvirksomhet § 47, 6. ledd og lov av 17. desember 1976 om Norges økonomiske sone § 4.

Gullfaks A

Forskrift om forbud mot oppankring og mot fiske med visse redskaper i Gullfaksområdet mellom Gullfaks A plattformen og tilhørende lastebøye og Gullfaks A plattformen og havbunnsbrønnene A-1H, A-2AH, A-3H, A-4H og A-5H. Fastsatt ved kgl res av 13. februar 1987 i medhold av lov nr 11 av 22. mars 1985 om petroleumsvirksomhet § 47, 6. ledd og lov nr 91 av 17. desember 1976 om Norges økonomiske sone § 4.

Gullfaks A og B

Forskrift om forbud mot oppankring og fiske med visse redskaper i Gullfaksområdet, rundt havbunnsbrønn A-9H, mellom Gullfaks A plattformen og havbunnsbrønn A-9H, samt mellom Gullfaks B plattformen og lastebøye SPM 1 og havbunnsbrønn A-3H. Fastsatt ved kgl.res av 22 april 1988 med hjemmel i § 9 i forskrift om sikkerhetssoner mv av 9 oktober 1987.

Snorre undervannsinnetning

Forskrift om forbud mot oppankring og fiske med visse redskaper rundt Snorre undervannsinnetning. Fastsatt ved kgl res av 23. juni 1989 i medhold av forskrift om sikkerhetssoner m v, gitt ved kgl res av 9. oktober 1987, § 9 annet ledd. Sist endret ved kgl res av 18. mars 1992.

Draugen-feltet

Forskrift om forbud mot oppankring og fiske med visse redskaper rundt brønnrammer med manifold for vanninjeksjon på Draugen-feltet. Fastsatt ved Kronprinsreg.res. av 29. juni 1990 med hjemmel i forskrift om sikkerhetssoner mv. § 9, fastsatt ved kgl.res. 9. oktober 1987 nr. 810. Fremmet av Kommunaldepartementet. Endret 5 mai 1993 nr. 335 (ikrafttredelse).

Nornefeltet

Forskrift om område med forbud mot oppankring og fiske på Nornefeltet. Fastsatt ved kgl res 21. april 1995 med hjemmel i forskrift av 9. oktober 1987 om sikkerhetssoner mv § 9 første og andre ledd, jf § 6 tredje ledd. Sist endret ved kgl res av 29 mai 1996.

Heidrunfeltet

Forskrift om område med forbud mot oppankring og fiske på Heidrunfeltet. Fastsatt ved kgl res 13. juli 1995 med hjemmel i forskrift av 9. oktober 1987 om sikkerhetssoner mv § 9 første ledd.

Troll B-plattformen

Forskrift om område med forbud mot oppankring og fiske rundt Troll B-plattformen. Fastsatt av Kommunal- og arbeidsdepartementet 14. november 1995 med hjemmel i forskrift 9. oktober 1987 nr. 810 om sikkerhetssoner m.v. § 9 første ledd.

Åsgardfeltet

Forskrift om område med forbud mot oppankring og fiske på Åsgardfeltet. Fastsatt ved kgl.res 29. mars 1996 med hjemmel i forskrift av 9 oktober 1987 nr 810 om sikkerhetssoner m.v. § 9 annet ledd.

Balderfeltet

Forskrift om område med forbud mot oppankring og fiske på Balderfeltet. Fastsatt ved kgl.res. 6. desember 1996 med hjemmel i lov av 22. mars 1985 nr. 11 om petroleumsvirksomhet § 47 første ledd, jf. forskrift av 9. oktober 1987 om sikkerhetssoner m.v. § 9 annet ledd.

(Redaksjonen, Stavanger 7. januar 2010).

*** MIDLERTIDIGE FORLATTE BRØNNHODER (HEFTER).**

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.

(Redaksjonen, Stavanger 7. januar 2010).

**** Temporarily abandoned well heads.***

Oils wells may be temporarily abandoned by the rig operators. A "guide base" will be left on the sea floor to ease re-attachment at a later time. A 20" pipeline will extend 10 – 15 feet above the seafloor.

Fishermen are advised to stay clear of temporarily abandoned well heads.

Information on temporarily abandoned well heads is published in the Etterretninger for sjøfarende.

*** SEISMISKE UNDERSØKELSER (SEISMIC SURVEYS).**

Seismiske undersøkelser utføres overalt på norsk kontinentalsokkel.

Ved seismiske undersøkelser skal fartøyene ha fiskerikyndig person om bord. 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.

Informasjon om seismiske undersøkelser finnes på Oljedirektoratets nettsider under Pågående seismikk (<http://www.npd.no>).

(Information about seismic surveys can be found at: <http://www.npd.no>)

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2010).

*** RIGGBEVEGELSER. POSISJONER MOBILE BOREPLATTFORMER OG FLOTELLER I NORDSJØEN, NORSKEHAVET OG BARENTSHAVET (POSITIONS OF MOBILE RIGS IN THE NORTH SEA, NORWEGIAN SEA AND THE BARENTS SEA).**

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 rigger med 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>

*(Information about mobile rigs is updated daily, and can be found at;
<http://www.statkart.no/efs/plattformer.pdf>)*

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

Skyteøvelser. Advarsler. (Gunnery Exercises. Warnings)

*** Norsk kontinentalsokkel. Hordaland. Slåtterøy. Stolmen. W av Marstein. Marine Skyteøvelser. Fareområder stadig aktive. (Gunnery exercises. Danger areas-continously active).**

Skyting mot luft- og sjømål kan til enhver tid foregå i følgende skytefelt.

(Gunnery exercises against air- and sea targets may at any time be carried out within the following areas):

END205 Marstein Nord	END206 Stolmen
60° 08.0' N, 04° 00.0' E	60° 08.0' N, 04° 52.0' E
60° 08.0' N, 04° 52.0' E	60° 03.0' N, 05° 02.0' E
59° 55.0' N, 04° 52.0' E	59° 55.0' N, 05° 04.0' E
59° 55.0' N, 04° 00.0' E	59° 55.0' N, 04° 52.0' E
END 207 Marstein Sør	END208 Slåtterøy
59° 55.0' N, 04° 00.0' E	59° 55.0' N, 04° 52.0' E
59° 55.0' N, 04° 52.0' E	59° 55.0' N, 05° 04.0' E
59° 38.0' N, 04° 52.0' E	59° 45.0' N, 05° 04.0' E
59° 38.0' N, 04° 00.0' E	59° 38.0' N, 04° 52.0' E

Sikker høyde: 32000 fot.

(Upper limit: 32000 feet).

Alle fartøyer bør være oppmerksom på hvilken fare det kan medføre å seile gjennom de nevnte fareområder.

(Seagoing traffic should be aware of the danger areas).

Kart (*Charts*): 19, 21, 307, 559. (Redaksjonen, Stavanger 2011).

*** (T). Sør–Trøndelag. Frohavet. Skyteøvelse (Gunnery exercises).**

Fartøy vil drive skyteøvelser i skytefelt T1, T14 og T15 i følgende tidsrom:

(Naval vessel will be conducting gunnery exercises at the following times):

18. januar kl. 07.00Z – 17.00Z

19. januar kl. 07.00Z – 15.00Z

Fareområdene er begrenset av følgende posisjoner:

(The danger area is as follows):

T 14	T 15	T 1
63° 38' N, 09° 19' E	63° 42' N, 09° 05' E	64° 01' N, 08° 53' E
63° 38' N, 09° 21' E	63° 52' N, 08° 55' E	64° 02' N, 09° 03' E
63° 53' N, 09° 21' E	63° 56' N, 09° 04' E	63° 58' N, 09° 05' E
63° 50' N, 09° 00' E	63° 47' N, 09° 20' E	63° 52' N, 09° 23' E
63° 45' N, 08° 53' E	63° 41' N, 09° 17' E	63° 47' N, 09° 02' E
		63° 56' N, 08° 58' E

Sjøgående trafikk bes holde seg klar av fareområdet.

(Vessels are requested to keep clear of the danger area)

Kart (*Charts*): 38, 41, 42, 43. (NOTAM 001-2011, 002-2011). (FOH, Bodø 3. januar 2011).

Seismiske undersøkelser

(Seismic Surveys)

*** (T). Norsk kontinentalsokkel. Seismiske undersøkelser. *(Norwegian Continental Shelf. Seismic Survey.)***

Skip (<i>Ship</i>):	Slepekabel, lengde: (<i>Towing Cable</i>):	Innenfor område: (<i>Area</i>):	Tidsperiode (<i>Time</i>):	Kart (<i>Charts</i>):
MV Fugro Searcher (3EUY6)	1x1200m	71° 12.2' N, 21° 41.3' E 71° 14.7' N, 21° 53.4' E 71° 18.6' N, 21° 45.7' E 71° 16.1' N, 21° 33.5' E	Fra 10/1-11 Til 8/2-11	322, 552

Merk: Hver av slepekablene er som regel merket i enden med lys og radar-reflektor. Fartøyer i området bør holde god avstand fra kabelfartøyet. (*Wide berth requested*).
(Redaksjonen, Stavanger 2011).

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

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

	Navn:	Posisjon:	Siste rapport:
*	Aker Barents	63° 26.8' N, 05° 54.8' E	25/12-10
	Aker Spitsbergen	66° 00.3' N, 08° 01.9' E	31/7-10
	Aoka Mizu	57° 54.9' N, 00° 36.0' E	19/6-09
	Apollo Spirit	57° 00.8' N, 01° 19.7' E	1/11-06
	Bideford Dolphin	61° 15.7' N, 03° 21.5' E	2/11-10
	Bleo Holm	58° 06.1' N, 01° 26.3' W	27/5-01
*	Borgland Dolphin	65° 44.3' N, 07° 39.4' E	10/1-11
	Borgsten Dolphin	58° 22.5' N, 00° 56.4' E	6/4-09
*	Bredford Dolphin	58° 52.4' N, 02° 15.7' E	11/1-11
	Buchan Alpha	58° 55.9' N, 01° 29.3' E	17/11-09
	Byford Dolphin	60° 03.8' N, 03° 58.5' E	15/5-09
	Deepsea Atlantic	61° 04.3' N, 02° 11.5' E	11/8-09
	Deepsea Bergen	66° 00.8' N, 08° 03.2' E	6/4-10
	Deepsea Trym	60° 42.7' N, 03° 30.5' E	28/3-09
	Elgin PUQ	57° 00.7' N, 01° 50.3' E	3/7-00
	Ensco 102	56° 50.9' N, 02° 15.3' E	26/6-08
	Ensco 70	56° 01.1' N, 04° 17.8' E	1/7-08
	Ensco 71	56° 31.0' N, 05° 03.6' E	22/2-07
	Ensco 72	56° 03.7' N, 04° 15.4' E	18/9-03
	Ensco 101	54° 37.9' N, 01° 11.3' W	6/7-09
	Floatel Superior	57° 36.3' N, 04° 45.8' E	22/12-10
	Global Producer III	58° 08.2' N, 02° 59.5' E	18/1-08
	GSF Arctic IV	58° 12.5' N, 00° 18.5' E	22/5-09
	GSF Galaxy I	57° 22.5' N, 01° 51.9' E	30/7-08
	GSF Galaxy III	57° 48.8' N, 02° 24.4' E	19/4-09
	Haewene Brim FPSO	57° 09.7' N, 02° 17.7' E	8/10-06
	J W McLean	58° 12.5' N, 02° 01.0' W	15/7-09
	Jack Bates	62° 21.0' N, 06° 06.3' E	3/12-04
	Janice A	56° 24.1' N, 02° 15.0' E	23/10-98
	Maersk Endeavour	55° 32.3' N, 05° 01.8' E	19/2-07
	Maersk Enhancer	55° 38.2' N, 04° 53.0' E	19/2-07
	Maersk Exerter	55° 50.0' N, 04° 33.7' E	19/2-07
	Maersk Gallant	56° 33.9' N, 03° 12.2' E	7/10-10
	Maersk Giant	56° 22.9' N, 04° 14.1' E	3/8-10
	Maersk Guardian	58° 04.1' N, 01° 53.1' E	30/12-10
	Maersk Innovator	56° 38.5' N, 03° 19.5' E	3/9-10
	Maersk Inspirer	58° 26.8' N, 01° 53.2' E	16/5-07
	Maersk Resolute	56° 28.9' N, 04° 50.5' E	30/11-08
	Noble Byron Welliver	55° 28.6' N, 05° 06.6' E	19/2-07
	Noble Kolskaya	55° 40.9' N, 04° 05.2' E	3/12-04
	Noble Ton von Langeveld	59° 19.0' N, 01° 33.4' E	15/7-09
	Northern Producer	61° 29.1' N, 01° 27.5' W	8/11-08
	North Sea Producer	58° 18.1' N, 00° 45.3' E	7/5-04
	Ocean Guardian	58° 11.9' N, 00° 37.9' E	19/6-09
	Ocean Nomad	61° 41.0' N, 01° 29.9' E	23/3-10
	Ocean Princess	56° 26.4' N, 02° 00.0' E	14/1-09
	Ocean Vanguard	58° 34.1' N, 01° 42.2' E	26/10-10

	Navn:	Posisjon:	Siste rapport:
	Paul B. Loyd Jr	61° 34.6' N, 01° 17.2' E	15/7-09
	Petrojarl 1	58° 30.1' N, 01° 39.9' E	17/1-02
	Petrojarl Foinaven	60° 19.0' N, 04° 16.4' W	7/5-04
	Polar Pioneer	71° 01.7' N, 19° 49.3' E	4/1-11
	Polyconfidence	61° 08.0' N, 01° 44.0' E	11/10-05
	Port Rigmar	56° 16.3' N, 03° 23.7' E	22/8-07
	Pride Rotterdam	55° 42.9' N, 04° 44.8' E	30/11-04
	Ramform Banff	57° 00.1' N, 01° 17.6' E	15/2-01
	Rigmar 301	56° 16.4' N, 03° 23.4' E	24/6-02
	Rowan Gorilla V	57° 00.7' N, 01° 50.4' E	20/10-07
	Rowan Gorilla VI	56° 54.9' N, 02° 23.9' W	23/7-10
	Safe Scandinavia	56° 16.6' N, 03° 23.8' E	15/11-10
	Scarabeo 5	65° 08.2' N, 06° 28.7' E	8/6-10
	Sedco 704	61 19.5' N, 01° 32.8' E	8/2-09
	Sedco 711	57° 17.0' N, 00° 50.6' E	21/4-09
	Sedco 714	60° 32.7' N, 01° 47.4' E	26/7-09
	Sevan Voyageur	57° 54.3' N, 04° 17.4' E	2/12-08
	Shelf Explorer	55° 28.6' N, 05° 06.4' E	18/6-01
	Songa Dee	59° 35.1' N, 02° 05.2' E	20/12-10
	Songa Delta	61° 05.3' N, 03° 44.9' E	24/12-10
	Songa Trym	60° 49.9' N, 03° 34.4' E	15/5-10
	Stena Carron	61° 03.9' N, 03° 42.5' W	22/6-09
	Stena Don	60° 44.0' N 03° 36.0' E	25/11-10
	Stena Spey	58° 18.1' N, 01° 42.4' W	6/7-09
	Transocean Arctic	64° 50.1' N, 07° 00.9' E	21/11-10
	Transocean John Shaw	61° 28.1' N, 01° 35.3' E	11/5-09
	Transocean Leader	58° 37.8' N, 01° 44.3' E	4/1-11
	Transocean Prospect	57° 56.7' N, 00° 53.9' W	18/5-09
	Transocean Rather	57° 40.9' N, 04° 09.3' W	16/7-09
	Transocean Searcher	61° 20.3' N, 03° 57.3' E	12/11-09
	Transocean Winner	59° 16.6' N, 01° 55.6' E	6/1-11
	Veslefrikk B	60° 47.0' N, 02° 53.9' E	25/3-02
*	West Alpha	58° 44.2' N, 03° 55.6' E	5/1-11
	West Epsilon	58° 25.4' N, 01° 43.4' E	3/7-09
	West Navigator	63° 29.5' N, 05° 23.1' E	26/6-09
	West Phoenix	60° 24.9' N, 05° 01.0' E	29/11-10
	West Venture	60° 46.1' N, 03° 36.7' E	30/12-10

Anm: Angir at riggen har forandret posisjon eller på vei til nevnte posisjon siden forrige melding. 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.

På enkelte innretninger regnes sikkerhetssonen fra **stigerørenes havbunnskontakt**. Dette medfører at sikkerhetssonen er **betydelig utvidet** på enkelte installasjoner.

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 1/24/2008 og 1/25/2009).

Ankere/ankerliner:

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 1/24/2008 and 1/25/2008).

*For some installations safety zone is **extended** to a distance of **500 metres**, measured from the risers **touchdown positions**.*

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.

anchors and anchor chains/- wires

Anchors 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 2011).

*** 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	Jun. 10	48	Nov. 09	93	Juni 10	139	Okt. 08	401	Juli 09	501	Mars 04
2	Aug. 10	49	Sept. 09	94	Mars 10	140	Mars 09	402	Juli 09	505	Jan. 03
3	Mai 08	50	Des. 10	95	Okt. 09	141	Feb. 10	451	Jan. 10	506	Feb. 05
4	Juli 09	51	Mai 09	96	Sept. 07	142	Sept. 09	452	Okt. 06	507	Jan. 03
5	Juli 09	52	Nov. 08	97	Okt. 10	143	Aug. 01	453	Juni 10	512	Mai 99
6	Feb. 10	53	Juni 10	98	Mars 10	201	Sept. 08	454	April 08	513	Mai 09
7	Sept. 10	54	Juni 10	99	Apr. 10	202	Aug. 06	455	Nov. 07	514	Sept. 99
8	Sept. 10	55	Juni 10	100	Nov. 06	270	Juli 05	456	Nov. 10	515	Feb. 01
9	Mars 09	56	Jan. 11	101	Mai 08	300 (INT10)	Jan. 09	457	Mars 10	516	Sept. 97
10	Mars 09	57	Mai 09	102	Okt. 09	301 (INT140)	Mars 09	458	Mai 08	521	Juli 06
11	Feb. 10	58	Mars 10	103	Mai 10	302	Sept. 09	459	Jan. 09	522	Aug. 06
12	Aug. 10	59	Feb. 10	104	Mai 10	303 (INT100)	Des. 08	460	Mai 09	523	Des. 09
13	Mars 10	60	Okt. 10	105	Mars 08	304 (INT101)	Nov. 08	461	Mai 10	524	Aug. 10
14	Mai 10	61	Aug. 10	106	Nov. 08	305 (INT1300)	Okt. 10	462	Nov. 06	525	Juli 03
15	Aug. 09	62	Aug. 10	107	Jun. 10	306	Juli 08	463	Mai 08	526	Nov. 08
16	Aug. 09	63	Jan. 10	108	Okt. 09	307	Mai 09	464	Okt. 08	527	Nov. 08
17	April 09	64	Aug. 10	109	Nov. 07	308	Mai 09	465	Juli. 03	533	Mai 01
19	Sept. 10	65	Sept. 10	110	Nov. 09	309	Mai 09	466	Juli 08	534	Des. 92
20	Mars 09	66	Aug. 10	111	Mai 09	310	Feb. 10	467	Aug. 10	535	Jun. 97
21	Aug. 10	67	Mai 10	112	Aug. 09	315	Nov. 08	468	Okt. 06	536	Mai 01
22	Feb. 10	68	Sept. 09	113	Juni 08	311	Mars 09	469	Feb. 07	537	Mai 01
23	Aug. 09	69	Des. 09	114	Nov. 08	321	Mai 07	470	Nov. 05	539	Okt. 04
24	Mars 10	70	Apr. 10	115	Aug. 08	322	Sept. 08	471	Mars 07	540	Sept. 02
25	Mai 09	71	Jun. 10	116	Sept. 07	323	Feb. 08	472	Sept. 09	550	Juni 02
26	Aug. 10	72	Feb. 10	117	Okt. 10	324	Des. 08	473	Mai 09	551	Des. 07
27	Mars 09	73	Des. 09	118	Jan. 09	325	Aug. 09	474	Des. 08	552	Feb. 01
28	Nov. 10	74	Sept. 08	119	Mars 10			476	Sept. 08	557	Juni 00
29	Sept. 10	75	Jan. 10	120	Juni 09			477	Feb. 07	558	Jan. 02
30	Mars 10	76	Apr. 10	121	Aug. 09			478	Juni 08	559	Sept. 08
31	Feb. 10	77	Juni 10	122	Sept. 09			479	Nov. 10		
32	Jan. 10	78	Nov. 10	123	Sept. 09			480	Aug. 06		
33	Mars 10	79	Apr. 10	124	Aug. 09			481	Okt. 06		
34	Feb. 10	80	Apr. 10	125	Des. 08			482	April 08		
35	Sept. 09	81	Sept. 09	126	Jan. 10			483	Nov. 10		
36	Jan. 10	82	Mai 10	127	Juni 08			484	Aug. 09		
37	Jan. 10	83	Feb. 10	128	Feb. 10			485	Des. 10		
38	April 09	84	Mai 10	129	Juli 08			486	Des. 05		
39	Jan. 10	85	Okt. 09	130	Juni 09			487	Jun. 10		
40	Juni 09	86	Jan. 09	131	Okt. 10			488	Sept. 07		
41	Mai 09	87	Okt. 09	132	April 08			489	Des. 09		
42	Mars 10	88	Mars 10	133	Juni 06			490	Apr. 10		
43	Sept. 10	89	Des. 09	134	Mars 09			491	Okt. 09		
44	Aug. 10	90	Jan. 08	135	Juli 10			492	Juni 06		
45	Mars 10	91	Mai 10	136	Mai 10			493	Mai 08		
46	Nov. 09	92	Des. 10	137	Aug. 08			494	Feb. 08		
47	Feb. 10			138	Okt. 08						