

Etterretninger for sjøfarende



Efs

Nr. 1 - 2013

Årgang 144



Kartverket

Stavanger 15. januar 2013

ISSN 1890-6117

Utgitt av Kartverket sjødivisjonen

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. 608,-**. Dersom det bestilles både papirutgave og digital utgave gis det 50% rabatt på den elektroniske utgaven.

Årlig abonnement for tracings koster **kr. 525,-** 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 608,-for the Efs and NOK 525 for tracings. 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):

Kartverket sjødivisjonen

Postboks 60

4001 Stavanger

Telefon **08700**

Telefax **51 85 87 01**

Telefax kartsalget **51 85 87 03**

E-post (E-mail): sjo@kartverket.no

Redaksjon Efs:

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

Internett: www.kartverket.no/efs

Telefax: 51 85 87 06

INTERNETT

Etterretninger for sjøfarende er også tilgjengelig på Internett, www.kartverket.no/efs
Her finnes også opplysninger om kartrettelser for hvert enkelt kart, trykningsdatoer for norske sjøkart, oversikt over rettelser 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 Kartverket sjødivisjonens 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.kartverket.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 Kartverket sjødivisjonen. Tilbakemeldingsskjema er tilgjengelig på internett,

<http://sjokart.no/nor/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):

4, 14, 21, 25, 26, 27, 29, 30, 53, 61, 71, 72, 84, 85, 86, 125, 127, 134, 135, 301, 306, 307, 401, 452, 488, 558, 559

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):
4, 472

NORSKE FARVANN

Kart (Charts): 4, 401

45962. * Oslofjorden. Nesodden. Fjellstrand - Svestad. Undervannskabel etablert.

Kart (Charts): 4, 401, 452

45959. * Oslofjorden. Fornebulandet. Lysakerfjorden. Undervannskabel etablert.

Kart (Charts): 14, 306, 307

45942. * Rogaland. Feistein. Losmøtested flyttet.

Kart (Charts): 306, 307

45997. * Rogaland. Kvitsøy V. Trafikkseparasjonssystem etablert.

45999. * Rogaland. Skudenesfjorden. Trafikkseparasjonssystem etablert.

Kart (Chart): 21

45924. * Hordaland. Møkstrafjorden. Kolbeinsvik. Undervannsrørledning etablert.

45940. * Hordaland. Vatlestraumen. Bjørøyna N. Lanterne etablert.

45937. * Hordaland. Vatlestraumen. Bjørøyna N. Lanterne etablert.

45960. * Hordaland. Vatlestraumen. Vatlestraumen lykt delvis omskjermet. Ny karakter.

45938. * Hordaland. Vatlestraumen. Lanterne etablert.

45961. * Hordaland. Vatlestraumen. Håkonshella lanterne. Ny karakter.

45958. * Hordaland. Sotra. Nese. Undervannsrørledning etablert.

Kart (Charts): 25, 26, 27

45977. * Sogn og Fjordane. Aldefjorden. Atløyna. Værøyna. Undervannskabler etablert
(Submarine cables).

Kart (Charts): 29, 30, 125

46057. * Møre og Romsdal. Haugsfjorden. Åram. Åramsund lykt delvis omskjermet.
Ny karakter.

Kart (Charts): 127

45941. * Møre og Romsdal. Geirangerfjorden. Geiranger. Undervannskabel etablert. Ankertegn utgår.

Kart (Charts): 53, 134, 488

45939. * Sør-Helgeland. Brønnøysund havn. Molo etablert. Lanterne etablert.

Kart (Chart): 61

45978. * Nord-Helgeland. Træna. Husøya Ø. Lanterne utgår.

45943. * Nord-Helgeland. Træna. Indirekte belysning etablert.

45979. * Nord-Helgeland. Træna. Sørsandøya. Jernstang etablert.

Kart (Chart): 135

45998. * Nord-Helgeland. Meløyfjorden. Åmnøya V. Angersholmen lykt delvis omskjernet.

Kart (Charts): 71, 72

45957. * Lofoten. Moskenesøya. Moskenes. Glåpen lykt delvis omskjernet.

Kart (Charts): 84, 85, 86

45926. * Sør-Troms. Malangen. Klubbholmen. Hekkingsundet lykt delvis omskjernet.

NORDSJØEN**Kart (Chart): 301**

45928. * Nordsjøen. Tyskebukten. Helgoland V. Vrak.

Kart (Charts): 307, 558, 559

46017. * Nordsjøen. One V. Hefte.

MIDLERTIDIGE (T) OG FORELØPIGE (P) MELDINGER I**NORSKE FARVANN****Kart (Charts): 4, 472**

46058 * (T) Oslofjorden. Drammen. Målebøye.

SKYTEØVELSER**(Gunnery exercises)**

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

FORSKJELLIGE MEDDELELSER

- * ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE (Efs).
- * KRAV TIL BIDRAGSYTERE AV NAUTISK INFORMASJON TIL EFS
- * BRUKERVEILEDNING TIL TRACINGS
- * SJØKART
- * TIDEVANN
- * REFERANSENIVÅ FOR FRISEILINGSHØYDER
- * SJØKARTENES TRYKNING OG AJOURHOLD
- * BENEVELSER BRUKT VED UTGIVELSE AV SJØKART
- * Print on Demand (POD)
- * ELEKTRONISKE SJØKART
- * OFFISIELLE ELEKTRONISKE NAVIGASJONSKART (ENC) FOR NORSKEKYSTEN – 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.
- * FARVANNSBESKRIVELSE 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).
- * KYSTVERKETS MERKESKIP
- * KYSTVERKET (*THE NORWEGIAN COASTAL ADMINISTRATION*).
- * NAVIGASJONSVARSLER – NAVCO.
- * TRAFIKKSENTRALENE (*VESSEL TRAFFIC SERVICES*).
- * OPPLYSNING OM LOSTJENESTEN.
- * BESTEMMELSER OM LOSBESTILLINGER
- * Losplikt
- * ISTJENESTEN I NORGE.
- * SAFE SEA NET.
- * KYSTRADIOSTASJONENES UTSENDELSE AV MARITIME SAFETY INFORMATION (MSI).
- * OPPLYSNING OM VÆRVARSLINGSTJENESTER OG BØLGEVARSEL
- * METEOROLOGISK INSTITUTT 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.

* Siste trykningsdato for norske sjøkart / Latest printing date of Norwegian Charts

NORSKE FARVANN

(Norwegian Waters)

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

Kart (Charts): 4, 401

45962. * Oslofjorden. Nesodden. Fjellstrand - Svestad. Undervannskabel etablert.

Påfør en undervannskabel mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

- (1) 59° 47.789' N, 10° 36.499' E
- (2) 59° 47.806' N, 10° 36.419' E
- (3) 59° 47.555' N, 10° 36.225' E
- (4) 59° 47.471' N, 10° 35.976' E
- (5) 59° 47.274' N, 10° 35.739' E
- (6) 59° 47.152' N, 10° 35.673' E
- (7) 59° 46.957' N, 10° 35.663' E
- (8) 59° 46.804' N, 10° 35.526' E
- (9) 59° 46.670' N, 10° 35.533' E
- (10) 59° 46.652' N, 10° 35.653' E

Kart: 4, 401. (KildeID 65542). (Telenor Norge AS, Stavanger 3. januar 2013).

*** Oslofjorden. Nesodden. Fjellstrand - Svestad. Submarine cable.**

Insert a submarine cable between the following positions:

WGS84 DATUM

- (1) 59° 47.789' N, 10° 36.499' E
- (2) 59° 47.806' N, 10° 36.419' E
- (3) 59° 47.555' N, 10° 36.225' E
- (4) 59° 47.471' N, 10° 35.976' E
- (5) 59° 47.274' N, 10° 35.739' E
- (6) 59° 47.152' N, 10° 35.673' E
- (7) 59° 46.957' N, 10° 35.663' E
- (8) 59° 46.804' N, 10° 35.526' E
- (9) 59° 46.670' N, 10° 35.533' E
- (10) 59° 46.652' N, 10° 35.653' E

Charts: 4, 401.

Kart (Charts): 4, 401, 452**45959. * Oslofjorden. Fornebulandet. Lysakerfjorden. Undervannskabel etablert.**

Påfør en undervannskabel mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

- (1) 59° 53.935' N, 10° 38.077' E
- (2) 59° 53.938' N, 10° 38.237' E
- (3) 59° 54.029' N, 10° 38.670' E
- (4) 59° 53.997' N, 10° 38.984' E
- (5) 59° 54.024' N, 10° 39.197' E
- (6) 59° 53.757' N, 10° 39.289' E
- (7) 59° 53.298' N, 10° 39.737' E
- (8) 59° 53.114' N, 10° 39.699' E
- (9) 59° 52.736' N, 10° 39.462' E
- (10) 59° 52.415' N, 10° 39.474' E
- (11) 59° 52.327' N, 10° 39.516' E
- (12) 59° 52.259' N, 10° 39.496' E
- (13) 59° 52.234' N, 10° 39.447' E

Kart: 4, 401, 452. (KildeID 65542). (Telenor Norge AS, Stavanger 3. januar 2013).

*** Oslofjorden. Fornebulandet. Lysakerfjorden. Submarine cable.**

Insert a submarine cable between the following positions:

WGS84 DATUM

- (1) 59° 53.935' N, 10° 38.077' E
- (2) 59° 53.938' N, 10° 38.237' E
- (3) 59° 54.029' N, 10° 38.670' E
- (4) 59° 53.997' N, 10° 38.984' E
- (5) 59° 54.024' N, 10° 39.197' E
- (6) 59° 53.757' N, 10° 39.289' E
- (7) 59° 53.298' N, 10° 39.737' E
- (8) 59° 53.114' N, 10° 39.699' E
- (9) 59° 52.736' N, 10° 39.462' E
- (10) 59° 52.415' N, 10° 39.474' E
- (11) 59° 52.327' N, 10° 39.516' E
- (12) 59° 52.259' N, 10° 39.496' E
- (13) 59° 52.234' N, 10° 39.447' E

Charts: 4, 401, 452.

Kart (Charts): 14, 306, 307**45942. * Rogaland. Feistein. Losmøtested flyttet.**

Flytt losmøtested ved Feistein til følgende posisjon:

Kart 14, 306:

WGS84 DATUM

58° 50.93' N, 05° 29.47' E

Kart 307:

ED50 DATUM

58° 50.97' N, 05° 29.56' E

Kart: 14, 306, 307. (KildeID 65441). (Kystverket Vest, 2. januar 2013).

*** Rogaland. Feistein. Pilot boarding place.**

Move the pilot boarding place at Feistein to the following position:

Chart 14,306:

WGS84 DATUM

58° 50.93' N, 05° 29.47' E

Chart 307:

ED50 DATUM

58° 50.97' N, 05° 29.56' E

Charts: 14, 306, 307.

Kart (Charts): 306, 307**45997. * Rogaland. Kvitsøy V. Trafikkseparasjonssystem etablert.**

Se tidligere Efs nr 23/2012 under forskjellige meddelelser.

a) **Påfør** en separasjonssone mellom følgende posisjoner:

Kart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 01.20' N, 05° 19.68' E

(2) 59° 03.80' N, 05° 20.13' E

(3) 59° 03.72' N, 05° 19.67' E

(4) 59° 01.21' N, 05° 19.14' E

Kart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 01.23' N, 05° 19.77' E

(2) 59° 03.83' N, 05° 20.22' E

(3) 59° 03.75' N, 05° 19.76' E

(4) 59° 01.24' N, 05° 19.23' E

b) **Påfør** felt for nordgående trafikk mellom separasjonssonen definert i a) og en linje definert av følgende posisjoner:

Kart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 01.18' N, 05° 20.63' E

(2) 59° 03.98' N, 05° 21.30' E

Kart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 01.21' N, 05° 20.72' E

(2) 59° 04.01' N, 05° 21.39' E

c) **Påfør** felt for sørgående trafikk mellom separasjonssonen definert i a) og en linje definert av følgende posisjoner:

Kart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 01.23' N, 05° 18.07' E

(2) 59° 03.52' N, 05° 18.45' E

Kart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 01.26' N, 05° 18.16' E

(2) 59° 03.55' N, 05° 18.55' E

Kart: 306, 307. (KildeID 65441). (Kystverkets hovedkontor, Ålesund 12. desember 2012).

*** Rogaland. Kvitsøy W. Traffic separation scheme established.**

See former Efs no. 23/2012 under miscellaneous.

a) **Insert** a separation zone between the following positions:

Chart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 01.20' N, 05° 19.68' E

(2) 59° 03.80' N, 05° 20.13' E

(3) 59° 03.72' N, 05° 19.67' E

(4) 59° 01.21' N, 05° 19.14' E

Chart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 01.23' N, 05° 19.77' E

(2) 59° 03.83' N, 05° 20.22' E

(3) 59° 03.75' N, 05° 19.76' E

(4) 59° 01.24' N, 05° 19.23' E

b) **Insert** northbound traffic lane between the separation zone defined in a) and a line defined by the following positions:

Chart 306:

(1) 59° 01.18' N, 05° 20.63' E

(2) 59° 03.98' N, 05° 21.30' E

Chart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 01.21' N, 05° 20.72' E

(2) 59° 04.01' N, 05° 21.39' E

c) **Insert** southbound traffic lane between the separation zone defined in a) and a line defined by the following positions:

Kart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 01.23' N, 05° 18.07' E

(2) 59° 03.52' N, 05° 18.45' E

Kart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 01.26' N, 05° 18.16' E

(2) 59° 03.55' N, 05° 18.55' E

Charts: 306, 307.

45999. * Rogaland. Skudenesfjorden. Trafikkseparasjonssystem etablert.

Se tidligere Efs nr 23/2012 under forskjellige meddelelser.

a) **Påfø** en separasjonssone mellom følgende posisjoner:

Kart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 03.00' N, 05° 13.96' E

(2) 59° 04.12' N, 05° 17.76' E

(3) 59° 04.38' N, 05° 17.46' E

(4) 59° 03.22' N, 05° 13.68' E

Kart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 03.03' N, 05° 14.05' E

(2) 59° 04.15' N, 05° 17.85' E

(3) 59° 04.42' N, 05° 17.55' E

(4) 59° 03.26' N, 05° 13.77' E

b) **Påfø** felt for påbudt retning østgående trafikk mellom separasjonssonen definert i a) og en linje definert av følgende posisjoner:

Kart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 02.39' N, 05° 14.57' E

(2) 59° 03.52' N, 05° 18.45' E

Kart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 02.42' N, 05° 14.66' E

(2) 59° 03.55' N, 05° 18.55' E

c) **Påfø** felt for påbudt retning vestgående trafikk mellom separasjonssonen definert i a) og en linje definert av følgende posisjoner:

Kart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 04.08' N, 05° 12.81' E

(2) 59° 05.18' N, 05° 16.52' E

Kart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 04.11' N, 05° 12.91' E

(2) 59° 05.21' N, 05° 16.61' E

Kart: 306, 307. (KildeID 65441). (Kystverkets hovedkontor, Ålesund 12. desember 2012).

*** Rogaland. Skudenesfjorden. Traffic separation scheme established.**

See former Efs no. 23/2012 under miscellaneous.

a) **Insert** a separation zone between the following positions:

Chart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 03.00 N, 05° 13.96' E

(2) 59° 04.12' N, 05° 17.76' E

(3) 59° 04.38' N, 05° 17.46' E

(4) 59° 03.22' N, 05° 13.68' E

Chart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 03.03' N, 05° 14.05' E

(2) 59° 04.15' N, 05° 17.85' E

(3) 59° 04.42' N, 05° 17.55' E

(4) 59° 03.26' N, 05° 13.77' E

b) **Insert** mandatory direction eastbound traffic lane between the separation zone defined in a) and a line defined by the following positions:

Chart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 02.39' N, 05° 14.57' E

(2) 59° 03.52' N, 05° 18.45' E

Chart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 02.42' N, 05° 14.66' E

(2) 59° 03.55' N, 05° 18.55' E

c) **Insert** mandatory direction westbound traffic lane between the separation zone defined in a) and a line defined by the following positions:

Kart 306:

WGS84 DATUM

(1) 59° 04.08' N, 05° 12.81' E

(2) 59° 05.18' N, 05° 16.52' E

Kart 307:

ED50 DATUM

(1) 59° 04.11' N, 05° 12.91' E

(2) 59° 05.21' N, 05° 16.61' E

Charts: 306, 307.

Kart (Chart): 21

45924. * Hordaland. Møkstrafjorden. Kolbeinsvik. Undervannsrørledning etablert.

Påfør en undervannsrørledning mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

(1) 60° 02.34' N, 05° 11.97' E

(2) 60° 02.29' N, 05° 12.01' E

Kart: 21. (KildeID 65464). (Redaksjonen, Stavanger 4. januar 2013).

* Hordaland. Møkstrafjorden. Kolbeinsvik. Submarine pipeline.

Insert a submarine pipeline between the following positions:

WGS84 DATUM

(1) 60° 02.34' N, 05° 11.97' E

(2) 60° 02.29' N, 05° 12.01' E

Chart: 21.

45940. * Hordaland. Vatllestraumen. Bjørøyna N. Lanterne etablert.

Se tidligere Efs (P) 18/45020/12

Påfør Jomfruhamn lanterne, **F R** med indirekte belysning i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

60° 20.10' N, 05° 11.18' E

Kart: 21. Fyrnr. 162032. (KildeID 65501). (Kystverket Vest, Haugesund 6. desember 2012).

*** Hordaland. Vattestraumen. Bjørøyna N. Light.**

See former Efs (P) 18/45020/12

Insert Jomfruhamn light, **F R** with floodlight in the following position:

WGS84 DATUM

60° 20.10' N, 05° 11.18' E

Chart: 21. Light No. 162032

45937. * Hordaland. Vattestraumen. Bjørøyna N. Lanterne etablert.

Se tidligere Efs (P) 18/45020/12

Påfør Bjørøygavlen lanterne, **F R** med indirekte belysning i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

60° 20.28' N, 05° 10.63' E

Kart: 21. Fyrnr. 162036. (KildeID 65501). (Kystverket Vest, Haugesund 6. desember 2012).

*** Hordaland. Vattestraumen. Bjørøyna N. Light.**

See former Efs (P) 18/45020/12

Insert Bjørøygavlen light, **F R** with floodlight in the following position:

WGS84 DATUM

60° 20.28' N, 05° 10.63' E

Chart: 21. Light No. 162036.

45960. * Hordaland. Vattestraumen. Vattestraumen lykt delvis omskjernet. Ny karakter.

Se tidligere Efs (P) 18/45020/12

Lykten i følgende posisjon lyser nå slik:

WGS84 DATUM

60° 20.35' N, 05° 10.99' E

(1) G 306.5° - 133.0°

Endre karakter til: **Oc G 6s**

Kart: 21. Fyrnr. 162200. (KildeID 65501). (Kystverket Vest, Haugesund 6. desember 2012).

*** Hordaland. Vattestraumen. Vattestraumen light. New character.**

See former Efs (P) 18/45020/12

Amend sectors at the light in the following position:

WGS84 DATUM

60° 20.35' N, 05° 10.99' E

(1) G 306.5° - 133.0°

Amend character to: **Oc G 6s**

Chart: 21. Light No. 162200

45938. * Hordaland. Vattestraumen. Lanterne etablert.

Se tidligere Efs (P) 18/45020/12

Påfør Trollholmen lanterne, **F G** med indirekte belysning i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

60° 20.41' N, 05° 10.87' E

Kart: 21. Fyrnr. 162033. (KildeID 65501). (Kystverket Vest, Haugesund 6. desember 2012).

*** Hordaland. Vattlestraumen. Light.**

See former Efs (P) 18/45020/12

Insert Trollholmen light, **F G** with floodlight in the following position:

WGS84 DATUM

60° 20.41' N, 05° 10.87' E

Chart: 21. Light No. 162033.

45961. * Hordaland. Vattlestraumen. Håkonshella lanterne. Ny karakter.

Se tidligere Efs (P) 18/45020/12

Endre karakter til **Iso G 4s** på lanternen i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

60° 20.69' N, 05° 10.56' E

Kart: 21. Fyrnr. 162635. (KildeID 65501). (Kystverket Vest, Haugesund 6. desember 2012).

*** Hordaland. Vattlestraumen. Håkonshella light. New character.**

See former Efs (P) 18/45020/12

Amend character to **Iso G 4s** at the light in the the following position:

WGS84 DATUM

60° 20.69' N, 05° 10.56' E

Chart: 21. Light No. 162635.

45958. * Hordaland. Sotra. Nese. Undervannsrørledning etablert.

Påfør en undervannsrørledning mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

(1) 60° 18.10' N, 05° 02.04' E

(2) 60° 18.08' N, 05° 02.05' E

(3) 60° 17.96' N, 05° 01.91' E

(4) 60° 17.94' N, 05° 01.82' E

(5) 60° 17.96' N, 05° 01.67' E

(6) 60° 17.99' N, 05° 01.59' E

Kart: 21. (KildeID 65541). (Redaksjonen, Stavanger 3. januar 2013).

*** Hordaland. Sotra. Nese. Submarine pipeline.**

Insert a submarine pipeline between following positions:

WGS84 DATUM

(1) 60° 18.10' N, 05° 02.04' E

(2) 60° 18.08' N, 05° 02.05' E

(3) 60° 17.96' N, 05° 01.91' E

(4) 60° 17.94' N, 05° 01.82' E

(5) 60° 17.96' N, 05° 01.67' E

(6) 60° 17.99' N, 05° 01.59' E

Chart: 21.

Kart (Charts): 25, 26, 27**45977. * Sogn og Fjordane. Aldefjorden. Atløyna. Værøyna. Undervannskabler etablert (Submarine cables).**

Påfør undervannskabler mellom følgende posisjoner:

(Insert submarine cables between the following positions):

WGS84 DATUM

Bjørnaneset, Atløyna - Tussaneset, Værøyna

(1) 61° 21.35' N, 04° 53.09' E

(2) 61° 21.40' N, 04° 52.90' E

(3) 61° 21.00' N, 04° 52.01' E

(4) 61° 20.50' N, 04° 51.50' E Kartgrense (*Chart border*) 26

(5) 61° 20.24' N, 04° 51.17' E

(6) 61° 18.77' N, 04° 47.06' E

(7) 61° 18.40' N, 04° 46.28' E

(8) 61° 18.38' N, 04° 45.10' E

(9) 61° 18.62' N, 04° 44.53' E

(10) 61° 18.62' N, 04° 44.35' E

og (*and*)

Tussaneset, Værøyna - Lammetu

(1) 61° 18.62' N, 04° 44.35' E

(2) 61° 18.59' N, 04° 44.54' E

(3) 61° 18.26' N, 04° 45.22' E

(4) 61° 17.44' N, 04° 48.65' E

(5) 61° 17.31' N, 04° 49.98' E

(6) 61° 17.10' N, 04° 51.02' E

(7) 61° 17.12' N, 04° 51.86' E

(8) 61° 17.20' N, 04° 52.52' E

(9) 61° 17.13' N, 04° 53.07' E

(10) 61° 16.61' N, 04° 53.89' E

(11) 61° 16.21' N, 04° 56.13' E

(12) 61° 16.18' N, 04° 56.50' E Kartgrense (*Chart border*) 27

(13) 61° 16.17' N, 04° 56.68' E

(14) 61° 16.22' N, 04° 56.85' E

Kart (Charts): 25, 26, 27. (KildeID 65559). (Redaksjonen, Stavanger 4. januar 2013).

Kart (Charts): 29, 30, 125**46057. * Møre og Romsdal. Haugsfjorden. Åram. Åramsund lykt delvis omskjermet. Ny karakter.**

Lykten i følgende posisjon lyser nå slik:

WGS84 DATUM

62° 12.17' N, 05° 29.05' E

(1) R 040.5° - 046.5°

(2) G 046.5° - 060.0°

(3) W 060.0° - 065.0°

(4) R 065.0° - 166.5°

(5) G 166.5° - 174.0°

(6) R 174.0° - **243.0°**

(7) **W 243.0° - 266.5° Ny sektor**

(8) G **266.5°** - 286.0°

(9) R 286.0° - 302.0°

Endre karakter til Oc(2) 8s

Kart: 29, 30, 125. Fyrnr. 302200. (KildeID 65662). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 9. januar 2013).

*** Møre og Romsdal. Haugsfjorden. Åram. Åramsund light. New character.**

Amend sectors at the light in the following position:

WGS84 DATUM

62° 12.17' N, 05° 29.05' E

(1) R 040.5° - 046.5°

(2) G 046.5° - 060.0°

(3) W 060.0° - 065.0°

(4) R 065.0° - 166.5°

(5) G 166.5° - 174.0°

(6) R 174.0° - **243.0°**

(7) **W 243.0° - 266.5° New sector**

(8) G **266.5°** - 286.0°

(9) R 286.0° - 302.0°

Amend character to Oc(2) 8s

Charts: 29, 30, 125. Light No. 302200.

Kart (Chart): 127

45941. * Møre og Romsdal. Geirangerfjorden. Geiranger. Undervannskabel etablert. Ankertegn utgår.

a) **Påfør** en undervannskabel mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

(1) 62° 06.991' N, 07° 10.909' E

(2) 62° 06.574' N, 07° 10.900' E

(3) 62° 06.455' N, 07° 11.032' E

(4) 62° 06.335' N, 07° 11.067' E

(5) 62° 05.944' N, 07° 12.048' E

b) **Slett** ankertegn i følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

(1) 62° 06.265' N, 07° 11.588' E

(2) 62° 06.195' N, 07° 11.828' E kun spesial

Kart: 127 (også spesial). (KildeID 65520). (Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2013).

* Møre og Romsdal. Geirangerfjorden. Geiranger. Submarine cable. Anchor berth.

a) **Insert** a submarine cable between the following positions:

WGS84 DATUM

(1) 62° 06.991' N, 07° 10.909' E

(2) 62° 06.574' N, 07° 10.900' E

(3) 62° 06.455' N, 07° 11.032' E

(4) 62° 06.335' N, 07° 11.067' E

(5) 62° 05.944' N, 07° 12.048' E

b) **Delete** anchor berth in the following positions:

WGS84 DATUM

(1) 62° 06.265' N, 07° 11.588' E

(2) 62° 06.195' N, 07° 11.828' E only plan

Chart: 127 (also plan).

Kart (Charts): 53, 134, 488

45939. * Sør-Helgeland. Brønnøysund havn. Molo etablert. Lanterne etablert.

a) **Påfør** en molo mellom følgende posisjoner:

Kart 488:

ED50 DATUM

(1) 65° 27.919' N, 12° 11.734' E

(2) 65° 27.926' N, 12° 11.696' E

b) **Påfør** Biskopholmen molo lanterne, **Iso G 4s** med indirekte belysning i følgende posisjon:

Kart 488:

ED50 DATUM

65° 27.921' N, 12° 11.726' E

Kart 53, 134:

WGS84 DATUM

65° 27.91' N, 12° 11.63' E

Kart: 53, 134, 488. Fyrmr. 588313. (KildeID 65501). (Kystverket Nordland, Kabelvåg 6. desember 2012).

*** Sør-Helgeland. Brønnøysund harbour. Mole. Light.**

a) *Insert* a mole between the following positions:

Chart 488:

ED50 DATUM

(1) 65° 27.919' N, 12° 11.734' E

(2) 65° 27.926' N, 12° 11.696' E

b) *Insert* Biskopholmen molo light, **Iso G 4s** with floodlight in the following position:

Chart 488:

ED50 DATUM

65° 27.921' N, 12° 11.726' E

Charts 53, 134:

WGS84 DATUM

65° 27.91' N, 12° 11.63' E

Charts: 53, 134, 488. Light No. 588313.

Kart (Chart): 61

45978. * Nord-Helgeland. Træna. Husøya Ø. Lanterne utgå.

Se tidligere Efs (P) 15/44684/12

Slett Husøy molo lanterne i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

66° 29.59' N, 12° 05.59' E

Kart: 61. Fyrnr. 660310. (KildeID 65579). (Kystverket Nordland 4. januar 2013).

*** Nord-Helgeland. Træna. Husøya E. Light.**

See former Efs (P) 15/44684/12

Delete Husøy molo light in the following position:

WGS84 DATUM

66° 29.59' N, 12° 05.59' E

Chart: 61. Light No. 660310.

45943. * Nord-Helgeland. Træna. Indirekte belysning etablert.

Se tidligere Efs (P) 16/44721/12

Påfør Kvannskjærsmagnet indirekte belysning på eksisterende jernstang i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

66° 30.51' N, 12° 07.34' E

Kart: 61. Fyrnr. 660340 (KildeID 65501). (Kystverket Nordland, Kabelvåg 6. desember 2012).

*** Nord-Helgeland. Træna. Floodlight.**

See former Efs (P) 16/44721/12

Insert Kvannskjærsmagnet floodlight on existing iron pole in the following position:

WGS84 DATUM

66° 30.51' N, 12° 07.34' E

Chart: 61. Light No. 660340.

45979. * Nord-Helgeland. Træna. Sørsandøya. Jernstang etablert.

Se tidligere efs (P) 17/44948/12

Påfør en jernstang i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

66° 31.24' N, 12° 08.70' E

Kart: 61. (KildeID 65501). (Kystverket Nordland, Kabelvåg 3. januar 2013).

*** Nord-Helgeland. Træna. Sørsandøy. Iron pole.**

See former Efs (P) 17/44948/12

Insert an iron pole in the following position:

WGS84 DATUM

66° 31.24' N, 12° 08.70' E

Chart: 61.

Kart (Chart): 135**45998. * Nord-Helgeland. Meløyfjorden. Åmnøya V. Angersholmen lykt delvis omskjernet.**

Lykten i følgende posisjon lyser nå slik:

WGS84 DATUM

66° 45.77' N, 13° 15.06' E

(1) G 308.5° - 338.0°

(2) W 338.0° - 342.0°

(3) R 342.0° - 027.0°

(4) W 027.0° - 043.5°

(5) G 043.5° - 049.5°

(6) W 049.5° - 054.0°

(7) R 054.0° - 177.0°

(8) W 177.0° - 186.0°

(9) G 186.0° - 199.5°

(10) R 199.5° - 223.5°

(11) W 223.5° - 236.0°

(12) G 236.0° - **241.0°**

Karakter uforandret.

Kart: 135. Fyrnr. 679500. (KildeID 65502). (Kystverket Nordland 7. januar 2013).

*** Nord-Helgeland. Meløyfjorden. Åmnøya W. Angersholmen light.**

Amend sectors at the light in the following position:

WGS84 DATUM

66° 45.77' N, 13° 15.06' E

(1) G 308.5° - 338.0°

(2) W 338.0° - 342.0°

(3) R 342.0° - 027.0°

(4) W 027.0° - 043.5°

(5) G 043.5° - 049.5°

(6) W 049.5° - 054.0°

(7) R 054.0° - 177.0°

(8) W 177.0° - 186.0°

(9) G 186.0° - 199.5°

(10) R 199.5° - 223.5°

(11) W 223.5° - 236.0°

(12) G 236.0° - **241.0°**

Character unchanged.

Chart: 135. Light No. 679500.

Kart (Charts): 71, 72

45957. * Lofoten. Moskenesøya. Moskenes. Glåpen lykt delvis omskjermet.

a) **Lykten** i følgende posisjon lyser nå slik:

WGS84 DATUM

67° 53.21' N, 13° 02.18' E

(1) R 201.0° - **220.0°**

(2) W **220.0°** - **028.0°**

(3) R **028.0°** - 049.0°

b) **Endre** lysvidde til 11/8M

Karakter uforandret.

Kart: 71, 72. Fyrnr. 765400. (KildeID 65502). (Kystverket Nordland 3. januar 2013).

*** Lofoten. Moskenesøya. Moskenes. Glåpen light.**

a) **Amend** sectors at the light in the following position:

WGS84 DATUM

67° 53.21' N, 13° 02.18' E

(1) R 201.0° - **220.0°**

(2) W **220.0°** - **028.0°**

(3) R **028.0°** - 049.0°

b) **Amend** nominal range to 11/8M

Character unchanged.

Charts: 71, 72. Light No. 765400.

Kart (Charts): 84, 85, 86**45926. * Sør-Troms. Malangen. Klubbholmen. Hekkingsundet lykt delvis omskjermet.**

Lykten i følgende posisjon lyser nå slik:

WGS84 DATUM

69° 35.40' N, 17° 51.16' E

(1) G **248.0° - 251.5°**

(2) W **251.5° - 305.5°**

(3) R **305.5° - 085.5°**

(4) W **085.5° - 089.5°**

(5) G **089.5° - 100.0°**

(6) W 100.0° - 101.5°

(7) R 101.5° - **106.0°**

Karakter uforandret.

Kart: 84, 85, 86. Fyrnr. 862700. (KildeID 65421). (Kystverket Troms og Finnmark, 21. desember 2012).

*** Sør-Troms. Malangen. Klubbholmen. Hekkingsundet light.**

Amend sectors at the light in the following position:

WGS84 DATUM

69° 35.40' N, 17° 51.16' E

(1) G **248.0° - 251.5°**

(2) W **251.5° - 305.5°**

(3) R **305.5° - 085.5°**

(4) W **085.5° - 089.5°**

(5) G **089.5° - 100.0°**

(6) W 100.0° - 101.5°

(7) R 101.5° - **106.0°**

Character unchanged.

Charts: 84, 85, 86. Light No. 862700.

NORDSJØEN (North Sea)

Kart (Chart): 301

45928. * Nordsjøen. Tyskebukten. Helgoland V. Vrak.

Påfør et vrak i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

54° 17.7' N, 07° 26.5' E

Kart: 301. (KildeID 60919). (Notices to Mariners (UKHO) 51/5709/2012).

*** North Sea. German Bay. Helgoland W. Wreck.**

Insert a wreck in the following position:

WGS84 DATUM

54° 17.7' N, 07° 26.5' E

Chart: 301.

Kart (Charts): 307, 558, 559

46017. * Nordsjøen. One V. Hefte.

Påfør et hefte i følgende posisjon:

ED50 DATUM

60° 32.2' N, 04° 37.6' E

Kart: 307, 558, 559. (KildeID 65620). (Redaksjonen, Stavanger 8. januar 2013).

*** North sea. One W. Obstruction.**

Insert an obstruction in the following position:

ED50 DATUM

60° 32.2' N, 04° 37.6' E

Charts: 307, 558, 559.

MIDLERTIDIGE (T) OG FORELØPIGE (P) MELDINGER I**NORSKE FARVANN**

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

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

Kart (Charts): 4, 472**46058. * (T) Oslofjorden. Drammen. Målebøye.**

Se tidligere Efs (T) 13/44502/12

En bøye med turbiditetsmåler er midlertidig etablert i følgende posisjon:

WGS84 DATUM

59° 44.100' N, 10° 14.600' E

Bøyen er utstyrt med hvitt blinkende lys og radarreflektor, og vil bli liggende så lenge isforholdene tillater det.

Kart: 4, 472. (KildelD 30760). (Redaksjonen, Stavanger 10. januar 2013).

*** (T) Oslofjorden. Drammen. Measuring buoy.**

See former Efs (T) 13/44502/12

A buoy with a turbidity meter has been temporarily established in the following position

WGS84 DATUM

59° 44.100' N, 10° 14.600' E

The buoy is equipped with a white flashing light and a radar reflector, and will remain as long as the ice conditions permit.

Charts: 4, 472.

SKYTEØVELSER

(*Gunnery exercises*)

*** 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 2013).

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 m.m.
- 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 m.m (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-TRØNDELAGE

NORD-TRØNDELAGE

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

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

Dybder og høyder angis i meter (m).

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 Kartverket sjødivisjonen.

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.kartverket.no/efs/ptmeldinger.html

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

Statens kartverk Sjø har siden januar 2011 tilbudt en tracing- tjeneste. Tracings er et hjelpemiddel som har til hensikt å lette arbeidet med å rette sjøkart.

På grunn av tekniske begrensninger leverer vi kun tracings til sjøkart med WGS84 datum.

For mer informasjon om hvordan en kan abonnere på denne tjenesten, kontakt Kjetil Wirak på e-post kjetil.wirak@kartverket.no

eller Grete Bekkelund på e-post grete.bekkelund@kartverket.no

(Redaksjonen, Stavanger 12. januar 2013).

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 Geodetic 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 metres.

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 will not be corrected.

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.kartverket.no/efs/ptmeldingerr.html

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 kjetil.wirak@kartverket.no or Grete Bekkelund grete.bekkelund@kartverket.no

*** KRAV TIL BIDRAGSYTERE AV NAUTISK INFORMASJON TIL EFS**

De viktigste bidragsytere av nautisk informasjon til Efs kan deles inn i tre grupper:

1. Statlige etater som Kystverket, Statens vegvesen, Fiskeridirektoratet, Havnevesen og kommuner. Typiske data er lykter og merker, broer, fiskeoppdrett, kaier, utfyllinger, moloer m.m.
2. Private aktører som foretar utbygginger eller endringer i sjø som kan ha betydning for sikker ferdsel til sjøs. Det kan være nye/andrede kaier, småbåthavner, moloer, fiskeoppdrett, utfyllinger, luftspenn, sjøkabler m.m.
3. Private aktører som foretar etableringer i sjø som ikke har betydning for sikker ferdsel til sjøs men hvor objektet kan skades av ankring eller fiske. Typisk rørledninger eller oljereelatert utstyr på havbunnen i Nordsjøen.

Når ikke annet er avtalt skal data leveres på et format som beskrevet på Efs sin hjemmeside:

<http://www.kartverket.no/efs/>.

Sjøfarende kan melde inn avvik fra sjøkartet på internett på **www.sjokart.no**. Saken registreres automatisk i kvalitetssystemet vårt og behandles så raskt som mulig.

Det er viktig for sikkerheten til sjøs at offisielle sjøkart blir raskt og kontinuerlig oppdatert. Dette gjelder spesielt ved etablering og endring av installasjoner i sjø som kan ha betydning for sikker ferdsel. Mangelfull oppdatering kan føre til skade på fartøy og installasjoner som kan lede til erstatningskrav fra tredjepart. Statens kartverk Sjø tar ikke ansvar for manglende oppdatering der hvor installasjonseier ikke har sørget for å sende inn tilstrekkelig informasjon.

Det stilles også krav til at bidragsyterne følger opp at innsendt informasjon blir kunngjort i Efs/sjøkart slik som tiltenkt.

*** REQUIREMENTS FOR CONTRIBUTORS OF NAUTICAL INFORMATION TO NtM**

The main contributors of nautical information to the NtM can be divided into three groups:

1. *Government agencies such as: the Norwegian Coastal Administration, the Norwegian Public Roads Administration, the Directorate of Fisheries, Port Authorities, and local municipalities. Typical data are lights and aids to navigation, bridges, fish farms, quays, fillings and moles, etc.*
2. *Private entrepreneurs constructing new or making changes to existing infrastructure which may affect the safe navigation at sea. This includes new/modified quays, marinas, moles, marine farms, fillings, overhead cables, submarine cables, etc.*
3. *Private companies making constructions at sea that are not relevant for safe navigation, but where the object can be damaged by anchoring or by fishing activity, such as submarine pipelines or oil-related equipment on the seabed in the North Sea.*

Unless agreed otherwise, the data should be provided in one of the formats described on the NtM's homepage: <http://www.kartverket.no/efs/>

Mariners can submit deviations between reality and the nautical charts on the Internet at www.sjokart.no. The case will be automatically registered in our quality system and will be processed as soon as possible.

It is of importance for safety at sea that the official nautical charts are quickly and continuously updated. This is especially true in connection with new constructions and modifications of installations at sea which may affect safe navigation. Inadequate updates may cause damage to vessels and installations which can lead to compensation claims from third parties. The Norwegian Hydrographic Service is not responsible for the lack of update-to-date information due to the owner not sending them sufficient information. Contributors are also required to follow up that the submitted nautical information has been published in the NtM/ nautical charts as they intended.

* 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 tracingens og kartets gradnett ligger parallelt. Dette er spesielt viktig når en skal endre lyktesektorer for å sikre at sektorene får de korrekte vinklene.

Uttegnning 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 markeres start, knekk og endepunkt.

For grunner markeres senterposisjon for baa, skvalpeskjær eller stein.

For lyktesektorer markeres 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 som er angitt på tracing.
(Redaksjonen, Stavanger 12. januar 2013).

*** Tracings user 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 are 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 centre 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 innskårets 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 Kartverket sjødivisjonen 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 trykking.

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

Prosjeksjoner

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 Kartverket 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 satellittbaserte 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

Kartverket sjødivisjonen utgir sjøkart over norske og tilgrensende farvann. Kartene bygger i alt vesentlig på norske målinger.

Kartene utgis i følgende målestokker:

Hovedkartserien	1:50 000 - 1:100 000
Havne-/innseilingskart	1:5 000 - 1:25 000
Kystkart	1:100 000 - 1:360 000
Overseilingskart	1:700 000 - 1:10 000 000
Fiskerikart	1:700 000 - 1:800 000

Stedsnavn

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 nyutgivelse av sjøkart vil ajourført navneverk bli påført. Det vil derfor ta lang tid før hele kartverket er oppdatert. Ved nyutgivelse av farvannsbeskrivelsen «Den norske los» vil revidert skrivemåte av stedsnavn bli brukt. Kartverket sjødivisjonen 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.

Ledstrekk

Ledstrekk 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 ledstrekk, 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 Kartverket. 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 slik at de gir god informasjon om dybdeforholdene. Der kurvebildet er komplisert, er det vanlig kartografisk praksis å foreta sammenslåing/ generalisering. Særlig er dette aktuelt for norske sjøkart – med de komplekse dybdeforholdene (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 må holdes like stor avstand fra en kurve som fra en grunne med tilsvarende dybdeverdi.

Sjøkartnull

Fra Utsira og nordover, inkludert Svalbard, er sjøkartnull sammenfallende med "laveste astronomiske tidevann" (LAT). I indre Oslofjord (innenfor Drøbaksundet) ligger sjøkartnull 30cm lavere enn LAT og langs kysten fra svenskegrensen til Utsira ligger det 20cm lavere enn LAT. Meteorologiske forhold kan føre til at dybdene blir noe mindre enn angitt i kartet. Flere opplysninger finnes i "Tidevanntabeller for den norske kyst med Svalbard" og "Den norske los", bind 1, "Tidevann".

Dybdetall

Dybdetall er dybden på et sted angitt i forhold til sjøkartnull. På kartet plasseres dybdetallet med referansekoordinaten som senterpunkt i tallet.

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 (båetall) vises opprettstående.

Skvalpeskjær (lus)

Skvalpeskjær er et avgrenset skjær (eller stein) som stikker opp til et nivå mellom sjøkartnull og sjøkartnull minus 0,5 meter.

Skjær (stjernelus)

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

Slaggrunnslinjer

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

Kyst-terskel

Kyst-terskel er en fiktiv linje som definerer 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. (Kartverket sjødivisjonen, Kartproduksjonen 2. januar 2013).

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 hydrographical service. Charts based on older surveys do not fully meet today's reliability standards. Therefore, Norwegian Hydrographic Service frequently receive discrepancy reports. These reports are promptly handled. If required, a notice will be published in the "Etterretninger til sjøfarende (NtM)". 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 Norwegian Hydrographic Service 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

Norwegian Hydrographic Service 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 - 1:100,000
Harbour chart series	1:5 000 - 1:25,000
Coastal chart series	1:100,000 - 1:360,000
General chart series	1:700,000 - 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 Norwegian Hydrographic Service 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.

Chart datum

From Utsira and northwards, including Svalbard, the chart datum is identical to "lowest astronomical tide" (LAT). In Oslofjorden (north of Drøbaksundet) the chart datum is 30 cm below LAT, and between the Swedish border and Utsira the chart datum is 20 cm below LAT. Meteorological conditions can cause depths to be less than specified in the chart. More information can be found in "Tidevanntabeller for den norske kyst med Svalbard" and "Dnl", volume 1, "Tidevann".

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 to 20 – 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 Charts Low Waterline.

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 referansenivå for 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://sehavniva.no>

(Kartverket sjødivisjonen, Oseanografi 11. januar 2013).

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 datum 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.

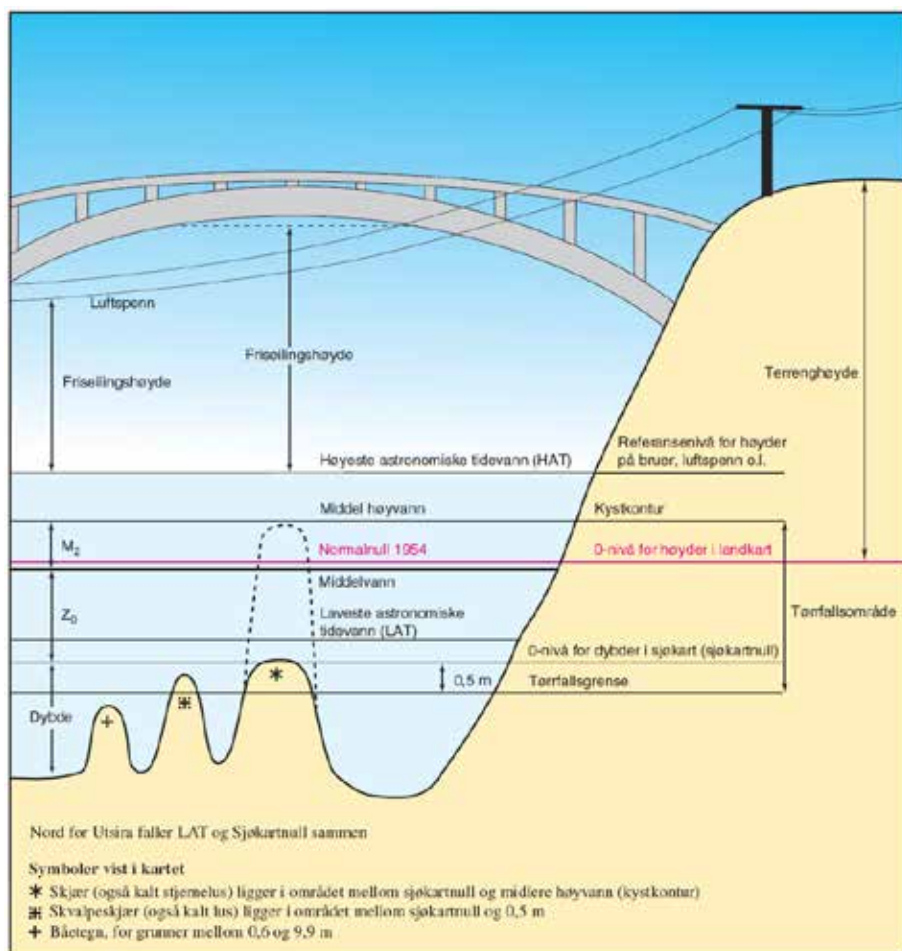
The reference level for vertical clearances is the highest astronomical tide (HAT). Analysis has shown that the tidal levels in Norway often exceed this level. Therefore extra safety margins should be added by navigators in order to ensure safe navigation. By increasing the safety margins by the following 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 at: <http://sehavniva.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. Statens kartverk Sjø 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 å jour og oppdatert 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", tidevanntabeller mv. for de farvann fartøyet anvender (Se også IMO SOLAS Convention, Chapter V).

Skipførere 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

å jour.

(Kartverket sjødivisjonen, Kartproduksjonen 2. januar 2013).

* Updating and printing of charts:

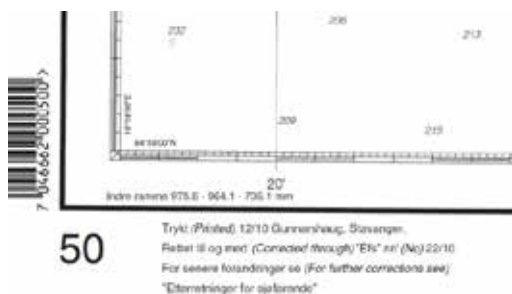
The year of publication is shown in the title block. This information will help the mariner in judging the reliability of the chart. As charts are subject to frequent changes they are reprinted regularly.

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 hen hold 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 (Kartverket sjødivisjonen, Kartproduksjonen 2. januar 2013).

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 edition 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)

Kartverket sjødivisjonen 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 de fleste Havnekartene og kan kjøpes hos utvalgte forhandlere.

(Kartverket sjødivisjonen, Kartproduksjonen 2. januar 2013).

* 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 NtM 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 NtM the chart is updated.

Print on Demand is offered for the Main Chart series 1:50.000 and most charts in the Harbour Chart series. The POD-charts 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.

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 tilkopleet nødskraftkilde

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 2. januar 2013).

*** 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). ENCs 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.

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.

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

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

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

En viktig fordel med elektroniske kart er muligheten for automatisk oppdatering om bord. Oppdateringer (ER-meldinger) blir utgitt for norske ENC'er 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.

Kartverket sjødivisjonen har i cirka ni måneder (siden 1.april 2012) utgitt ER-meldinger for foreløpige (P) meldinger og midlertidige (T) meldinger som har vært kunngjort i Efs. Vi ønsker tilbakemeldinger fra brukerne om hvordan denne tjenesten fungerer. Slike tilbakemeldinger kan sendes til: sjokart@kartverket.no.

Oppdateringer for ENC'er 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 (ENC'er) 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.
(Kartverket sjødivisjonen, Stavanger 2. januar 2013).

*** 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 ENCs 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 ENCs 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 ENCs are divided into the following user bands:

<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	3,000,000 and smaller 1,500,000 600,000	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 ENCs 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 have, since the 1 April 2012, been distributed for ENCs.

We welcome feedback from our users regarding how this service works. Please send comments to sjokart@kartverket.no.

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 (inkludert mva) på sjøkart og publikasjoner gjeldende fra 1. januar 2013.

Sjøkart	(Hovedkart, Havnekart, Kystkart; Overseilingskart, Fiskerikart)	Kr 225,-
Den norske los bind 1 -2 og 4 - 7	(mva fri i siste ledd)	Kr 556,-
Den norske los bind 3	(mva fri i siste ledd)	Kr 616,-
Tidevanntabeller	(Den norske kyst med Svalbard)	Kr 145,-
Symboler og forkortelser		Kr 170,-
Kartkatalog over norske sjøkart		Gratis
Antikvariske sjøkart		Kr 110,-
Kart til Skolebruk		Kr 60,-
Etterretninger for sjøfarende (Efs) 24 hefter.	Papirutgave (B-post, årsabonnement. (mva fri))	Kr 608,-
Etterretninger for sjøfarende (Efs) 24 hefter via e-post.	Elektronisk utgave	Kr 608,-
Etterretninger for sjøfarende (Efs) 24 hefter	Papirutgave og elektronisk utgave	Kr 912,-
Tracings (eks mva)		Kr 525,-
Porto kommer i tillegg.		

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

Revised retail prices of the following publications will take effect from January 1st 2013:

Price (VAT included)

Charts	Kr 225,-
Norwegian Sailing Directions Vol 1 - 2 and 4 - 7	Kr 556,-
Norwegian Sailing Direction Vol 3	Kr 616,-
Tide Tables (Norw. coast incl Svalbard).	Kr 145,-
Symbols and Abbreviations used in Norwegian charts	Kr 170,-
Catalogue of Norwegian Charts	Free of charge
Notices to Mariners (Efs) per annum (Booklet)	Kr 608,-
Notices to Mariners (Efs) per annum (Electronic version)	Kr 608,-
Notices to Mariners (Efs) per annum Both paper and electronic version	Kr 912,-
Tracings (ex VAT)	Kr 525,-

Kartverket sjødivisjonen,
Postboks 60,
4001 Stavanger.
Telefon: 08700.
Telefon kartbestilling: 51 85 87 12.
Telefax kartbestilling: 51 85 87 03

* KVALITET I NORSKE PAPIRSJØKART OG DIGITALE SJØKART

Kartverket sjødivisjonen 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 over 100 år gammel. Det er Kartverket sjødivisjonens 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 Kartverket sjødivisjonen 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 Kartverket sjødivisjonens 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 dybdata innenfor ett og samme digitale sjøkart eller ett og samme papirsjøkart.

Det trykte sjøkartets **tittelrubrikk/kildediatgram** (Source Diagram) viser når kartet er sjømålt. Dette gir en indikasjon på hvilken nøyaktighet brukeren kan forvente å finne i produktet. Områder oppmålt før ca. 1960 er ufullstendig oppmålt, og det kan finnes grunner i området som ikke er vist i kartet.

I 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 dybdataene 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.

(Kartverket sjødivisjonen, Kartproduksjonsseksjonen, 2. januar 2013).

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%d	Full area search undertaken. Significant seafloor features detected ⁴ and depths measured.	Controlled, systematic survey ⁶ high position and depth accuracy achieved using DGPS or a minimum three high quality lines of position (LOP) and a 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%d	Full area search undertaken. Significant seafloor features detected ⁴ and depths measured.	Controlled, systematic survey ⁶ achieving position and depth accuracy less than ZOC A1 and using a modern survey echosounder ⁷ and a sonar or mechanical sweep system
		Depth (m)		
		Accuracy (m)		
		10 30 100 1000	± 1.2 ± 1.6 ± 3.0 ± 21.0	
B	± 50 m	= 1.00 + 2%d	Full seafloor coverage not achieved; uncharted features, hazardous to surface navigation are not expected but may exist.	Controlled, systematic survey achieving similar depth. But lesser position accuracies than ZOCA2, using a modern survey echosounder ⁵ , but no sonar or mechanical sweep system.
		Depth (m)		
		Accuracy (m)		
		10 30 100 1000	± 1.2 ± 1.6 ± 3.0 ± 21.0	
C	± 500 m	= 2.00 + 5%d	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 assessed 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 (Grønfjord-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.

Kartverket sjødivisjonen 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 uoppdagede 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 også skifte – særlig ved store elveutløp. Brukerne må være oppmerksomme på disse forholdene og utvise stor aktsomhet ved navigering i nærheten av brefronter og ved store elveutløp.

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

SVALBARD. IKKE SJØMÅLTE OMRÅDER

Sjømålingen på Svalbard er ikke sluttført. Det er store områder som ikke er sjømålt. Dette fremkommer i sjøkartet som hvite områder avgrenset med en rød stiplet advarsellinje. 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 kildedigram i kartene.
(Kartverket sjødivisjonen, Kartproduksjonsseksjonen 2. januar 2013).

*** 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 (Grøn fjord 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 Kartverket sjødivisjonen (KVSD) 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

Kartverket sjødivisjonen ved: Per-Arvid Jakobsen, tlf: 51858870, Gjertrud Røyland, tlf 51858754, eller Arnstein Osvik, tlf 51858810. E-post: sjodata@kartverket.no

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

(Kartverket sjødivisjonen, Formidlingsavdelingen, 2. januar 2013).

*** BATHYMETRIC DATA / HYDROGRAPHIC FAIR SHEETS.**

Bathymetric data, also called hydrographic fair sheets, 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. Data inside territorial baseline (12 nm) is subject to military restrictions.

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 +47 51858754, or Arnstein Osvik, phone +47 51858810.

E-mail: sjodata@kartverket.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	2012	(ISBN 978-82-90-65332-8)
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	2011	(ISBN 978-82-90-65329-8)
	Svalbard og Jan Mayen (Eng)	2012	(ISBN 978-82-90-65330-4)

Opplysninger av allmenn interesse for kystseilassen 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.

De øvrige bøkene gir opplysninger om farvannet, større og mindre havner, strøm, klimaforhold og mye annet.

Hensikten med farvannsbeskrivelsen er i første rekke å gi slike opplysninger som ikke finnes i sjøkart, fyr- eller merkelister. «Norsk fyrliste», «Liste over norske seilmerker» og «Symboler og forkortelser». Den må derfor anses som et nødvendig supplement til sjøkart og farvannsbeskrivelser og må sammenholdes med disse.

Viktige rettelser til bøkene legges ut på www.kartverket.no

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 2013).

* **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	2012
4:	Stad–Rørvik	2008
5:	Rørvik - Lødingen og Andenes	2001
6:	Lødingen og Andenes–Grense Jakobselv	2008
7:	Svalbard og Jan Mayen	2011
	Svalbard og Jan Mayen (English edition)	2012

*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. Important corrections to the books are published on www.kartverket.no*

*** 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-, styrhus- 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 forskriftens § 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 à jour.

(Redaksjonen, Stavanger 3. januar 2013).

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 dybde data og kystkontur på vektorformat (shape eller SOSI) som er produsert ved

Kartverket sjødivisjonen (KVSD)

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

Data som legges ut for nedlasting på Norge Digitalt oppdateres på filserver 2 ganger i året.

Norge Digital parter kan laste dataene ned fra www.norgedigitalt.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 KVSD's 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 KVSD's dybdemålinger etter 1950 (enkeltråle 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).

Kontaktpersoner

Kartverket sjødivisjonen ved: Per-Arvid Jakobsen, tlf: 51858870, Gjertrud Røyland, tlf 51858754, eller Arnstein Osvik, tlf 51858810. E-post: sjodata@kartverket.no

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

(Kartverket sjødivisjonen, Formidlingsavdelingen, 2. januar 2013).

*** MARINE PRIMARY DATA – BATHYMETRIC DATA FOR OTHER PURPOSES THAN NAVIGATION**

Marine primary data are bathymetric data in vector format (SOSI or shape) produced at Norwegian Hydrographic Service (NHS). The data are continuously updated through information from internal and external sources. Some compilation and generalization for presentation have been performed. Data are provided twice a year for Norway Digital, and member bodies may download data from www.norgedigitalt.no.

Areas of use

Primary data may be used for presentation of terrain variation of the seabed and as basis for planning and analyses. The data shall not be used for navigation.

Source and production

Marine primary data are managed in an S-57 based database at NHS and used as a source for paper charts and ENC's. The data have origin in NHS's survey data after 1950 (multi beam and single beam echo sounders and laser). Most of the Norwegian coast are covered with modern surveys, but in between exist smaller areas that are based on digitized charts that are up to 100 years old.

Contacts

The Norwegian Hydrographic Service: Per-Arvid Jakobsen, phone: +47 51858870, Gjertrud Røyland, phone +47 51858754, or Arnstein Osvik, phone +47 51858810.

E-mail: sjodata@kartverket.no

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

*** 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

Gassutstrømming 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 2013).

***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

Jamfør Forskrift av 17. juni 2008 nr. 822 (Forskrift om drift av akvakulturanlegg) er det 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.

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 dag: http://www.fiskeridirektoratet.no/fiskeridir/kystsone_og_havbruk/registre (Redaksjonen, Stavanger 7. januar 2013).

*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/kystsone_og_havbruk/registre

* FORSKRIFT OM MERKING AV FISKEREDSKAPER

Fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet 22. desember 2004 (Forskrift om utøvelse av fisket i sjøen) med hjemmel i lov 6. juni 2008 nr. 37 om forvaltning av villlevande 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 dyrevern 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 samleiner 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.
 - (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 sikthet 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 redskapetets 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 blåkveite, blålange, hvittlange, 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-trålling 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 2013).

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 2012. 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 2012" kanselleres tidligere utgaver av denne.
(Kystverket Midt-Norge, Senter for farled, fyr og merker, januar 2013)

Norwegian List of Lights.

The latest issue of the Norwegian List of Lights was issued in 2012. 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 2012 issue of the Norwegian list of lights supersedes all previous editions.

*** FLYTENDE SJØMERKER (BØYER OG STAKER) .**

Mange av de faste hjelpemidlene for navigasjon langs kysten er automatiserte og uten vakthold. Det er derfor viktig at sjøfarende melder fra til Kystverket om uregelmessigheter på navigasjonsinstallasjoner. Andre akutte og/eller uventede hendelser som kan være til fare for skipstrafikken må også meldes inn. Eksempler på akutte og/eller uventede hendelser er drivende gjenstander, nedfalt høyspentkabel, grunnstøtt fartøy, sunket fartøy og drivende fiskeredskap.
Melding sendes til Nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler (NAVCO):

Kystverket Sørøst

Nasjonal koordinator 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 § 21, ikke må benyttes til fortøying. Dette kan føre til at sjømerkene blir skadet eller kommer ut av posisjon.

(Kystverket Midt-Norge, Senter for farled, fyr og merker, januar 2013).

* **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 2011)

* **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 antennae 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 2011)

* **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 2011).

* **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
Postboks 1502
6025 Ålesund

Telefon: 70 23 10 00
Telefax: 70 23 10 08
E-post: post@kystverket.no

Kystverket
Beredskapsavdelingen
Postboks 1502
6025 Horten
Telefon: 33 03 48 00
Telefax: 33 03 49 49
beredskapsavdelingen@kystverket.no

Kystverkets distriktsorganisasjon består av 5 regioner.

Regionkontor
(Regional offices)
Kystverket Sørøst
Postboks 1502
6025 Ålesund

Telefon: 07857
Telefaks: 37 01 97 01.
E-post: post@kystverket.no

ANSVAR SOMRÅDE
(Area of responsibility)
Svenskegrensen – Åna Sira.
(Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust Agder og Vest Agder fylker).

Kystverket Vest
Postboks 1502
6025 Ålesund
Telefon: 07857
Telefaks: 52 73 32 01.
E-post: post@kystverket.no

Åna Sira - Statt.
(Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane fylker).

Kystverket Midt-Norge
Postboks 1502
6025 Ålesund
Telefon: 07847.
Telefaks: 70 16 01 01
E-post: post@kystverket.no

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

Kystverket Nordland
Postboks 1502
6025 Ålesund
Telefon: 07857
Telefaks: 76 07 81 57.
E-post: post@kystverket.no

Leka - Tjeldsundet/Andøy.
(Nordland fylke).

Kystverket Troms og Finnmark
Postboks 1502
6025 Ålesund

Tjeldsundet/Andøy - Grense Jacobselv.
(Troms og Finnmark fylker).

Telefon: 07847
Telefaks: 78 47 74 01.
E-post: post@kystverket.no

* 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 koordinator for navigasjonsvarsler (NAVCO)

Tlf 2242 2331 (Hele døgnet)

Faks 2241 0491 (Hele døgnet)

e-post navco@kystverket.no

Vakthavende koordinator viderefremidler 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 om nødssituasjoner og sikkerhet til sjøs. GMDSS omfatter blant annet sikkerhetsmeldinger, deriblant navigasjonsvarsler WWNWS (World-Wide Navigational Warning Service).

WWNWS administreres av FNs sjøfartsorganisasjon IMO (International Maritime Organisation). IMO regulerer hele varslingstjenesten, både med hensyn på hvilke uregelmessigheter eller hendelser som skal varsles, type varsel og varselets utforming.

Navigasjonsvarslingstjenesten (WWNWS) omfatter:

- NAVAREA varsel (Warning) SafetyNet på satellitt (INMARSAT).
- Kystvarsel (Coastal Warning), NAVTEX 518 KHz og Telefoni.
- Lokalvarsel (Local Warning), NAVTEX 490 KHz og Telefoni.
- NAVAREA varsler (Warning).
- NAVAREA havvarsel. Navigasjonsvarsel som kun har betydning for havgående fartøy.

Disse varslene sendes ut over satellitt (Safetyntet) på engelsk. For det norske NAVAREA sørger NAVCO for at innholdet i varselet videresendes til Storbritannia (United Kingdom), som er områdekoordinator for Navarea-1. Storbritannia utsteder alle NAVAREA varsler i NAVAREA-1 på forespørsel fra nasjonale koordinatore i området.

Coastal Warning

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

Varslene sendes ut over NAVTEX på engelsk og på telefoni fra kystradiostasjonene på norsk og engelsk. Nasjonal koordinator (NAVCO) utsteder norske kystvarsler. Det er strenge retningslinjer for hva som kommer innenfor kategorien kystvarsler. Hendelsen skal være av plutselig karakter og til fare for skipsfarten.

Planlagte og ikke-akutte hendelser skal varsles gjennom Efs (Etterretning for sjøfarende).

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

Local Warning

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

Dykkerarbeid er eksempelvis ikke til fare for sjøfarten, men dykkeren kan være utsatt for fare dersom dykkstedet trafikkeres av fartøy.

Lokalvarsel (Local Warning) på 490 KHz er ikke igangsatt i Norge (heller ikke i Danmark eller Sverige), men er benyttet i blant annet i Storbritannia (UK), Tyskland, Frankrike, Portugal og Island. Kystradioen 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 lokalvarsel for telefoni i særlige tilfeller.

Lokalvarsler 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, 10. januar 2012).

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

Horten trafikkssentral er plassert i Horten havn. Den ble etablert i 1999 og har som ansvarsområde å overvåke og regulere skipstrafikken i farvannet fra Færder og inn til Spro/Steilene på Nesodden. Farvannet innenfor dette området er under ansvaret til Oslo havn trafikkssentral. horten.vts@kystverket.no

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

Brevik trafikkssentral (VTS)

Brevik trafikkssentral 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 trafikkssentral er Kystverkets eldste og ble etablert i 1978 som en følge av petrokjemiutbyggingen på Rafnes. En særskilt dispensasjonsordning i forhold til losplikten gjelder for området. brevik.vts@kystverket.no

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

Kvitsøy trafikkssentral (VTS)

Kvitsøy trafikkssentral ble etablert i 2003 og er lokalisert i Kvitsøy Kommune i Rogaland. Trafikkssentralen dekker området fra Bømlafjorden i nord til Jærens rev i sør. Hovedoppgaven er trafikkovervåking i forbindelse med utskipning fra gassterminalen på Kårstø, i tillegg til generell overvåking av kysttrafikken i et område med relativt stor trafikk tetthet. vts.kvitsoy@kystverket.no

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

Fedje trafikkssentral (VTS)

Fedje trafikkssentral ligger i øykommunen Fedje i Nord-Hordaland og dekker området fra Sognesjøen i nord, til Hjeltefjorden ved Sture i sør. Trafikkssentralen ble etablert i 1992 og har hovedoppgaver knyttet til oljeutskipningen fra Sture og Mongstad-terminalene, i tillegg til trafikkssentraloppgaver i område med stor trafikk tetthet. fedje.vts@kystverket.no

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

Vardø trafikkssentral (VTS)

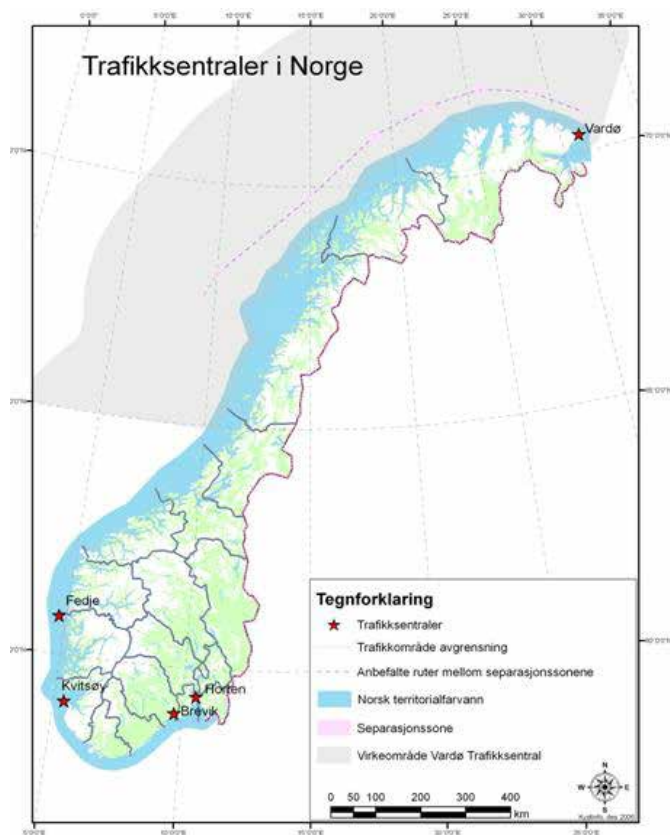
Vardø trafikkssentral kom i operativ drift 1. januar 2007. Trafikkssentralen, som har NOR VTS som oppkallingsnavn, dekker trafikkovervåkingen i nordområdene, fra Barentshavet til Lofoten ved hjelp av radarovervåking, skipsrapportering og AIS.

Vardø trafikkssentral administrerer den statlige slepebåtbereidskapen for Nord-Norge. Fra 1. juli 2008 fikk Vardø trafikkssentral ansvaret for overvåking av all tankskip- og annen risikotrafikk langs hele kysten og havområdet rundt Svalbard, med unntak virkeområdene til Kystverkets fire andre trafikkssentraler.

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 3. januar 2013).



*** 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



Kartet viser området hvert formidlingssted dekker

Losmøtesteder



Langs kysten er det en rekke losmøtesteder (losbordingssteder). 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 losere 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
Vestlandet	Fedje	Fedje Vest**	60°46' 00" N, 04°27' 54" E	120, 483, 208

Sjøtrafikk-område	Kommune	Losmøte-sted	Posisjoner i WGS 84.	Kart
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.

Lostjenesten er regulert av losloven som eksempelvis opplyser om losplikt, hvordan losingen skal gjennomføres, og avgifter knyttet til tjenesten.

Losloven har som formål å sikre en effektiv lostjeneste, som kan bidra til å trygge ferdselen på sjøen og derigjennom verne om miljøet.

Kystverkets oppgaver etter losloven inkluderer losformidling, organisering av lostjenesten, fastsettelse og innkreving av avgifter, opplæring av losere og sertifikatkontroll for de ulike lossertifikatene, farledsbevisordningen og tilsyn med at regler gitt i medhold av loven følges.

Losloven gjelder i indre farvann og norsk sjøterritorium, og kan også gjøres gjeldende på Svalbard.

(Kystverket, Sentral Los/VTs, Haugesund 3. januar 2012)

* Losplikt

Hvilke fartøy og seilas som er lospliktige fremgår av FOR 1994-12-23 nr 1129: Forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann. Visse områder er likevel unntatt fra losplikt, mens det er gitt strengere regler om losplikt for noen fartøy. Losplikten kan oppfylles enten ved å ta los eller ved å benytte farledsbevis.

Bruken av farledsbevis reguleres av generelle vilkår og spesielle vilkår. Disse ligger under farledsbevis/PEC på kystverkets hjemmeside. www.kystverket.no

Hovedregelen er at alle fartøy med lengde på 70 meter eller mer er lospliktige når de er underveis i farvann innenfor grunnlinjen.

Losavgiftene består av losberedskapsavgift, losingsavgift og farledsbevisavgift.

Fartøy som seiler i norsk farvann innenfor grunnlinjen skal betale losberedskapsavgift og fartøy som nytter los skal i tillegg betale losingsavgift.

Alle oppgitte satser er for 2011. Avgiftssatsene justeres årlig.

Losavgiftene er hjemlet i FOR 1994-12-23 nr 1128: Forskrift om losberedskaps-, losings- og farledsbevisavgift (losavgifter).

Fartøy som frivillig nytter statslos er pliktig til å betale både losingsavgift og losberedskapsavgift.

Spørsmål vedrørende losplikt/farledsbevis/losgebyrer rettes til Senter for los/VTs på telefon 07847

*** ISTJENESTEN I NORGE.**

Den norske istjenestens hovedkontor og ekspedisjon:

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

Telefon: +47 37 01 97 25 / +47 37 01 97 59.
Sentralbord kl. 0800-1545 hverdager +47 07847
+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 14. desember 2012).

*** 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 2011)

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/>

UTSENDELSESRUTINER 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 og på VHF 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 kun 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.

Utsendelser på HF-NBDP i METAREA-XIX:

Utsendelse av MSI meldinger sendes via Vardø Radio til følgende tider:

Dekningsområde: NAVAREA-XIX (AOR-E)

Frekvens: 8416,5 kHz

Sendetider: 06:30 UTC og 18:30 UTC

Dekningsområde: METAREA-XIX (AOR-E)

Frekvens: 8416,5 kHz

Sendetider: 11:00 UTC og 23:00 UTC

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 feilregistreringstelefon (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

NAVTEX stasjoner:

Land	Kyststasjoner	Posisjon	Rekkevidde (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 Grønlands østkyst	Reykjavik	64 05N 21 51W	550	X	0350,0750,1150,1550,1950,2350
Estland	Tallinn	59 30N 24 30E	250	U	0030,0430,0830,1230,1630,2030
Island	Reykjavik Radio	64 05N 21 51W	550	R	0250,0650,1050,1450,1850,2250
Irland	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
Frankrike	Niton	50 35N 01 18W	270	K	0140,0540,0940,1340,1740,2140
Nederland	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
Storbritannia	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 14. desember 2011)

*** OPPLYSNING OM VÆRVARSLINGSTJENESTER OG BØLGEVARSEL METEOROLOGISK INSTITUTT MARITIM VÆRVARSLINGSTJENESTE PÅ INTERNETT**

Meteorologisk institutt utarbeider værvarsel for kyst- og havområdene.

Varsel for maritime brukere er tilgjengelig på internett under Hav og kyst:

http://yr.no/hav_og_kyst/

(Weather and wave forecast are available on the internett at: http://yr.no/hav_og_kyst/)

Her finner man:

- Varsel for fiskebankene
- Spesialvarsel for bølger langs kysten, for særlig utsatte områder:
 1. Trondheimsleia
 2. Hustadvika, nordlige del
 3. Hustadvika, sørlige del
 4. Breisundet
 5. Stad
 6. Sletta
 7. Boknafjorden

VANNSTANDSVARSEL

Flo og Fjære – vannstandsvarsel langs norskekysten leveres av Kartverket:

<http://sehavniva.no/>

(Meteorologisk Institutt, Oslo 19. desember 2012).

*** 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 78, (+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			
Statfjord C	61° 17.8' N, 01° 54.0' E	9	Bideford Dolphin		9
OLS A	61° 15.8' N, 01° 53.1' E	9	Cosl Promotor		Phone
OLS B	61° 13.4' N, 01° 50.1' E	9	Cosl Pioneer		Phone
SPMC	61° 16.8' N, 01° 52.9' E	9	Cosl Innovator		Phone
Gullfaks A	61° 10.6' N, 02° 11.3' E	9	DeepSea		9

Field/ installation:	Position:	VHF:	Field/ installation:		VHF
			Atlantic		
Gullfaks B	61° 12.2' N, 02° 12.1' E	9	Deepsea Bergen		Phone
Gullfaks C	61° 12.9' N, 02° 16.3' E	9	Ocean Vanguard		Phone
SPM 1	61° 11.5' N, 02° 09.1' E	9	Transocean Artic		Phone
SPM 2	61° 10.0' N, 02° 13.7' E	9	Transocean Leader		Phone
Kvitebjørn	61° 04.8' N, 02° 30.1' E	9	Transocean Searcher		Phone
Huldra	60° 51.3' N, 02° 39.1' E	10	Transocean Spitsbergen		Phone
Veslefrikk A/B	60°47.0' N, 02°54.0' E	10			
			West Alpha		Phone
Songa Delta		Phone	West Venture		10
Songa Dee		Phone	West Epsilon		Phone
Songa Trym		Phone	West Elara		Phone
Stena Don		10	West Phoenix		Phone
Scarabeo 5		Phone	West Hercules		Phone

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

(Statoil Marin, 20. Desember 2012).

* 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 havbunnkontakt**. 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/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.

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 2013).

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

Følgende felt har innmeldt utvidet sikkerhetssone rundt installasjonenes stigerørs havbunnkontakt:

(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 havbunnkontakt 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. Fastsatt 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 havbunnkontakt 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 havbunnkontakt 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 | (4) 64° 16.21' N, 07° 12.41' E |
| (2) 64° 16.33' N, 07° 12.07' E | (5) 64° 16.19' N, 07° 12.07' E |
| (3) 64° 16.29' N, 07° 12.40' 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.)

Barentshavet. Goliatfeltet. Utvidet sikkerhetssone etablert (Extended Safety Zone).

Posisjon (Position):

WGS84 DATUM

71° 18.67' N, 22° 15.05' E

Sikkerhetssonen rundt Goliatinnretningen er utvidet til 500 m med utgangspunkt i stigerørenes, kontrollkablenes og kraftkabelens havbunnskontakt. Med utgangspunkt i innretningens senter utgjør sikkerhetssonen rundt Goliatinnretningen en sirkel med radius 750 m rundt overnevnte posisjon.

(The safety zone around the Goliat facility is extended to a distance of 500 m measured from the risers, umbilicals and power cable touchdown positions. Based on the facility centre, the safety zone around the Goliat facility is a circle with radius 750 m from above position.)

(Redaksjonen, Stavanger 10. januar 2013).

*** NORSK KONTINENTALSOKKEL. GJELDENDE 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.lovdatab.no) og i Norsk Fiskerialmanakk.

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 4. januar 2012).

*** 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 2013).

*** 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 4. januar 2013).

*** RIGGBEVEGELSER. POSISJONER MOBILE BOREPLATTFORMER OG FLOTELLER I NORDSJØEN, NORSKEHAVET OG BARENTSHAVET.**

Riggbevegelser publiseres ikke lenger i norks Efs.

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

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

(Redaksjonen, Stavanger 4. januar 2013).

POSITIONS OF MOBILE RIGS IN THE NORTH SEA, NORWEGIAN SEA AND THE BARENTS SEA

The movements and positions of mobile rigs are no longer published in the Norwegian Ntm.

Daily updated Information about mobile rigs can be found at;

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

*** 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	Sept. 11	48	Des 12	93	Juni 10	139	Nov. 11	401	Juni 11	501	Mars 04
2	Aug. 10	49	Juni 12	94	Mars 10	140	Mars 09	402	Juni 11	505 (INT 1015)	Feb. 11
3	Sept. 11	50	Des. 10	95	Okt. 12	141	Okt. 11	451	Jan. 10	506 (INT 1016)	Feb. 11
4	Sept. 12	51	Sept. 11	96	Aug. 11	142	Nov. 11	452	Feb 11	507 (INT 1017)	Feb. 11
5	Sept. 11	52	Juni 11	97	Okt. 10	143	Aug. 11	453	Juni 10	512 (INT 1421)	Des. 11
6	Feb. 10	53	Juni 10	98	Mars 10	144	April 12	454	Okt. 12	513	Mai 09
7	Aug. 10	54	Juni 10	99	Apr. 10	201	Sept. 08	455	April 12	514 (INT 174)	Juli 11
8	Sept. 10	55	Juni 10	100	Sept. 11	202	Juni. 12	456	Okt. 10	515 (INT 175)	Juli 11
9	Mai 12	56	Jan. 11	101	Mai 11	300 (INT10)	Jan. 09	457	Mars 10	516 (INT 2656)	Des. 11
10	Juni 11	57	April 11	102	Aug. 11	301(INT140)	Mars 09	458	Okt. 12	521	Mars 11
11	April 12	58	Mars 10	103	Nov. 12	302	Sept. 09	459	Jan. 09	522	Mars 11
12	Aug. 10	59	Aug. 11	104	Des 12	303 (INT100)	Des. 08	460	Sept. 12	523	Des. 11
13	Mars 10	60	Okt. 10	105	Mars 08	304 (INT101)	Nov. 08	461	Mai 10	524	Mars 11
14	Juli 12	61	Aug. 10	106	Nov. 08	305 (INT1300)	Juni 11	462	Nov. 06	525	Feb. 11
15	Aug. 09	62	Aug. 10	107	Jun. 10	306	Okt. 12	463	Mai 08	526	Feb. 11
16	Juli 12	63	Jan. 10	108	Okt. 09	307	Mai 11	464	Okt. 08	527	Feb. 11
17	Mai 11	64	Aug. 10	109	Juni 12	308	Mai 11	465	Juli. 03	533	Mai 11
19	Sept. 10	65	Sept. 10	110	Nov. 09	309	Aug. 11	466	Juli 12	534	Juli 11
20	Juli 11	66	Aug. 10	111	Mai 09	310	Feb. 10	467	Aug. 10	535	Aug. 11
21	Aug. 10	67	Mai 10	112	Aug. 09	311	Mars 09	468	Okt. 12	536	Mai 11
22	Sept. 11	68	Aug. 11	113	Juni 08	315 (INT 113)	Nov. 08	469	Nov. 11	537	Mai 11
23	April 11	69	Mai. 11	114	Nov. 08	321	Sept. 11	470	Des. 11	539	Sept. 11
24	Okt. 12	70	Apr. 10	115	Aug. 08	322	Sept. 08	471	Juli 12	540	Sept. 11
25	Juli 11	71	Jun. 10	116	Okt. 11	323	Feb. 08	472	Mai 12	550 (INT 904)	Juni 02
26	Aug. 10	72	Sept. 11	117	Okt. 10	324	Des. 08	473	Mai 09	551	Des. 07
27	April 11	73	Juni 11	118	Sept. 12	325	Okt. 10	474	Des. 08	552	Feb. 01
28	Nov. 10	74	Aug. 11	119	Mars 10			476	Sept. 08	557	Juni 00
29	Nov. 12	75	Aug. 12	120	Mai 11			477	Des. 11	558	Nov. 11
30	Mars 12	76	Apr. 10	121	Juni 11			478	Juni 08	559	Okt. 11
31	Mai 12	77	Juni 10	122	Aug. 11			479	Nov. 10		
32	Sept. 11	78	Nov. 10	123	Sept. 09			480	Aug. 06		
33	Jan. 12	79	Apr. 10	124	Aug. 09			481	Des. 11		
34	Feb. 12	80	Apr. 10	125	Des. 08			482	Sept. 11		
35	Mai 12	81	Mai. 11	126	Nov. 11			483	Nov. 10		
36	Sept. 11	82	Mai 10	127	Nov. 11			484	Nov. 11		
37	Jan. 10	83	Feb. 10	128	Feb. 10			485	Des. 10		
38	Mai 11	84	Mai 10	129	Juli 11			486	Aug. 11		
39	Jan. 10	85	Okt. 09	130	Aug. 11			487	Jun. 10		
40	Juli 11	86	Juni 11	131	Okt. 10			488	Sept. 07		
41	Sept. 11	87	Okt. 12	132	Nov. 11			489	Des. 09		
42	Mars 10	88	Mars 10	133	April 11			490	Apr. 10		
43	Sept. 10	89	Des. 09	134	Mars 09			491	Okt. 09		
44	Aug. 10	90	Mars 12	135	Juli 10			492	Juni 06		
45	Mars 10	91	Mai 10	136	Mai 10			493	Juni 08		
46	Nov. 12	92	Des. 10	137	Aug. 08			494	Feb. 08		
47	Feb. 10			138	Okt. 08						

Digital Etterretninger for sjøfarende

Som en service overfor våre abonnenter tilbyr vi Efs (Etterretninger for sjøfarende) overført via e-post som PDF-filer direkte ombord.

Kartverket kan være behjelpelig med å fremskaffe leseprogrammet Acrobat reader.

Den digitale Efs vil være tilgjengelig for abonnentene ca. 5 dager før papirutgaven foreligger.

Digital Efs kan bestilles hos redaksjonen for Efs, e-post adresse: efs@kartverket.no



Kartverket

www.kartverket.no/efs

Tilbakemelding på våre produkt

Hjelp oss å holde kartene oppdatert

Din tilbakemelding er svært verdifull for oss.

Nå kan du gi tilbakemelding på våre produkter på internett.

Tilbakemeldingen din registreres automatisk i vårt kvalitetssystem, og du tildeles et avviksnummer slik at du kan spore saken din.

Gå inn på **www.sjokart.no** og hjelp oss med å holde sjøkartene oppdatert.



Kartverket

www.kartverket.no/efs

Nå heter vi Kartverket

Statens kartverk har byttet navn til Kartverket.

Domenenavnet @statkart.no
er byttet ut med
@kartverket.no

e-post til Efs redaksjonen: efs@kartverket.no

Vi har fått ny besøksadresse:

Kartverket sjødivisjonen
Tinnegata 8
4014 Stavanger



Kartverket

www.kartverket.no/efs