

Efs

ETTERRETNINGER FOR SJØFAREND

Notices to Mariners



STATENS KARTVERK
SJØ

Årgang 140
ISSN 1890-6117

Nr 1

L.nr. 1 - 61 - Stavanger 15. januar 2009

UTGITT AV STATENS KARTVERK SJØ - SJØKARTVERKET

Etterretninger for sjøfarende (**Efs**) utkommer to ganger månedlig og gir opplysninger om kartrettelser for norske sjøkart og midlertidige (T) og foreløpige (P) meldinger av interesse for sjøfarende. Efs heftene nummereres fra 1 til 24.

Etterretninger for sjøfarende utkommer både **i papirutgave og i elektronisk utgave**. Efs i digital form er av Sjøfartsdirektoratet godkjent på lik linje som 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.

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

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

Abonnement bestilles gjennom: (*Subscription to*):

Statens kartverk Sjø,

Postboks 60,

4001 Stavanger.

Telefon **51 85 87 00**.

Telefax **51 85 87 01**.

Telefax kartsalget **51 85 87 03**

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

Redaksjon Efs:

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

Telefax: 51 85 87 06

INTERNETT

Etterretninger for sjøfarende er også tilgjengelig på Internett, www.statkart.no/efs
Her finnes også opplysninger om kartrettelser for hvert enkelt kart, trykningsdatoer for norske sjøkart, oversikt over rettelselser på hvert kart, (T) og (P) meldinger og riggbevegelser i norske havområder.

Flere nyttige opplysninger finnes på Sjøkartverkets hjemmesider, www.sjokart.no .

Internettversjonen av Efs er bare et supplement til den offisielle utgaven.

*The Etterretninger for sjøfarende (Efs) is published twice a month. Efs books are numbered 1 – 24. The Efs is also available in digital format as a PDF file sent via e-mail
Twelve months subscription costs NOK 580,- If a subscriber wants both the paper- and the electronic version, we give 50% discount on the electronic version.*

*Efs and chart correction for each chart (sorted by chart number) are available on Internet:
www.statkart.no/efs/qbmeldingmain*

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

Dersom det oppdages feil eller mangler i sjøkartene bes dette innrapportert til Statens kartverk Sjø - Sjøkartverket. Rapport skjema for innsending av konstaterte feil/mangler i norske sjøkart/publikasjoner finnes bakerst i noen av heftene.

EFS LOGG 2009

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

1. ETTERRETNINGER FOR SJØFARENDE (EFS).

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

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

Alle kartrettelser henviser til den siste utgaven av kartet.

Innholdet i Efs er ordnet under følgende områder:

NORSKE FARVANN

NORDSJØEN

SKAGERRAK

KATTEGAT

NORDLIGE ATLANTERHAV

NORSKEHAVET VESTOVER TIL ISLAND

NORDLIGE ISHAV. BARENTSHAVET VESTOVER TIL GRØNLAND

SVALBARD

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

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

FORSKJELLIGE MEDDELELSER

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

Kystavsnitt:

OSLOFJORDEN

TELEMARK

AUST-AGDER

VEST-AGDER

ROGALAND

HORDALAND

SOGN OG FJORDANE

MØRE OG ROMSDAL

SØR-TRØNDELAG

NORD-TRØNDELAG

SØR-HELGELAND

NORD-HELGELAND

SALTEN

OFOTEN

LOFOTEN

VESTERÅLEN

SØR-TROMS

NORD-TROMS

VEST-FINNMARK

ØST-FINNMARK

Posisjonsangivelse

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

- Geografisk bredde og lengde, i grader, minutter og desimal av minutter.
- 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 Geodic 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 Sjøkartverket.

Alle (T) meldinger som har en bestemt tidsangivelse vil **ikke bli gjentatt** med mindre det foreligger et utvidet tidsrom eller forandring av andre viktige forhold. (T) og (P) meldinger blir stående til de blir kansellert av utgiver, eller til angitt tidsperiode er utløpt.

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

www.statkart.no/efs/ptmeldinger

Norske kilder

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

Kildeangivelse

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

Berørte sjøkart og spesialer angis i meldingens overskrift, og gjentas nederst i meldingen.

En oversikt over kartrettelser og andre meldinger finnes i begynnelsen på hvert hefte under Innhold

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

(Redaksjonen, Stavanger 4. januar 2009).

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 metres (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 are not corrected for them before issue.

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

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

Translation

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

Original information

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

Affected charts

The charts affected by a notice are listed in the notice heading.

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

2. SJØKART.

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

Pålitelighet

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

Se også kapittel 10 og 11 om "Kvalitet i norske papirsjøkart og digitale sjøkart" og "Kvalitet i norske papirsjøkart og digitale sjøkart i farvannene rundt Svalbard".

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

Gradnett (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 henført til Europeisk Datum, ED50. Kart produsert etter 1992 har gradnett referert til WGS-84.

De gamle referansesystemene er av blandet kvalitet, og uregelmessigheter i systemene har skapt problemer for enkelte brukergrupper. Problemene har økt i takt med kvaliteten på posisjoneringssystemene som benyttes. Nye satellittsystemer gir mulighet til posisjonsbestemmelse med en nøyaktighet som overgår kvaliteten på de gamle referansesystemene, og dette førte til at Statens kartverk vedtok å innføre WGS 84 datum i norske havområder fra 1993. Dette er et verdensomspennende internasjonalt geodetisk referansesystem datum som ikke har de store problemer med uregelmessigheter som vi kjenner fra tidligere systemer. Posisjoner fra GPS-baserte systemer kan brukes direkte i kartene med gradnett i WGS84.

Nye sjøkart har WGS84 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 skjer så langsomt at den kan antas å være konstant innenfor et kartblad i hovedkartserien. Forskyvningen mellom ED50 og WGS84 vil typisk være av størrelsesorden 100 meter. På kart som har norsk gradnett kan forskjellen mellom kartets gradnett og WGS84 komme opp i 4-500 meter. Med en slik forskjell mellom gradnettene vil det være meget viktig at dette blir tatt hensyn til av navigatøren.

Brukerne skal imidlertid være oppmerksomme på at alle påtrykte korreksjoner (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 kartgrunnet.

Målestokk

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

Kartene utgis i følgende målestokker:

Hovedkartserien	1:50 000 - 1:80 000
Havne-/innseilingskart	1:5000 - 1:25 000
Kystkart	1:100 000 - 1:360 000
Overseilingskart	1:600 000 - 1:10 000 000
Fiskerikart	1:700 000 - 1:800 000
Oversiktskart	1:1 000 000 - 1:10 000 000

Navn

I en del sjøkart er skrivemåten av stedsnavnene foreddet. Etter at Fylkeskartkontorene overtok ansvaret for skrivemåten av stedsnavn innenfor sitt fylke, er navneverket under omarbeidelse og oppretting. Ved nyttigivelse av sjøkart vil ajourført navneverk bli påført. Det vil derfor ta lang tid før hele kartverket er oppdatert. Ved nyttigivelse av farvannsbeskrivelsen «Den norske los» vil revidert skrivemåte av stedsnavn bli brukt. Sjøkartverket vil derfor i en overgangsperiode operere med kart og publikasjoner med gammel og ny skrivemåte. I nyttigivelse av sjøkart, er navneverket modernisert etter reglene i "lov om stadnamn" som trådte i kraft 1. juli 1991, og med endringer av 10. juli 2005.

Leistrek

Leistrek betyr at farvannet er alminnelig brukt som farle.

Luftspenn og sjøkabler

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

Dybdekurver

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

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

Dybdetail

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

Grunner (båer)

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

0 – 9,9 m angis med desimaler

10 – 20 m angis med nærmeste meter

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

Grunnetall (båtall) vises opprettstående.

Skvalpeskjær (lus)

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

Skjær (stjernelus)

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

Slaggrunnslinjer

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

Kyst-terskel

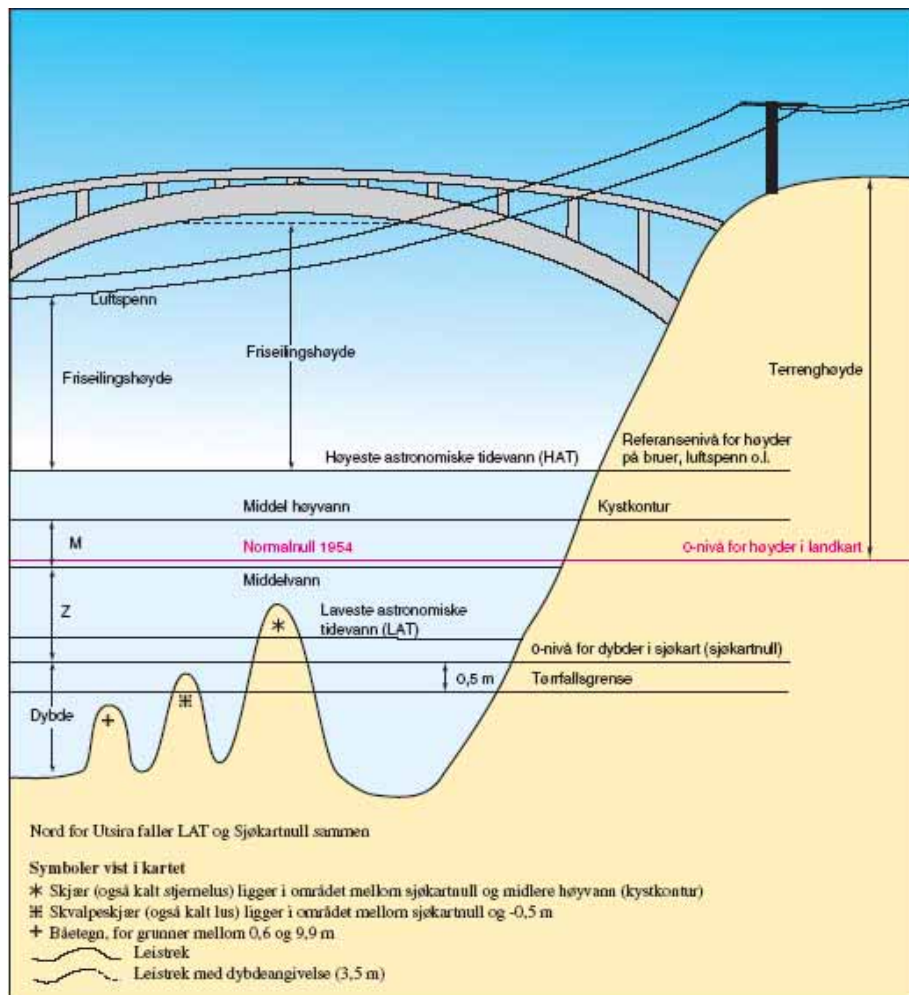
Kyst-terskel er en fiktiv linje som definerer grensa mellom sjø og elv.

Tørrfall

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

Kystkontur

Kystkonturen (grensen mellom sjø og land) er i både sjø- og landkartene lagt til «middel høyvann» som er MV + M2. M2 er et uttrykk for det dominerende tidevannsbidraget fra månen. (Statens kartverk Sjø, Kartproduksjonen 2. januar 2009).



3. SJØKARTENES TRYKNING OG AJOURHOLD.

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

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

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

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

(Statens kartverk Sjø, Kartproduksjonen 2. januar 2009).

Updating and printing of charts:

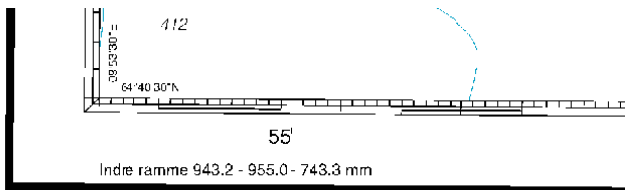
The year of publication is shown in the title block. This information will help the mariner in judging the reliability of the chart. As charts are subject to frequent changes they are reprinted regularly.

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

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

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

Eksempel (Example):



49

Trykt (*printed*) 10/08 Gunnarshaug, Stavanger.

Rettet til og med (*corrected through*) "Efs" nr/ (No) 18/05

For senere forandringer se (*for further corrections see*)

'Etterretninger for sjøfarende'

4. BENEVNELSER BRUKT VED UTGIVELSE AV SJØKART.

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

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

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

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

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

c) Nytrykk: Nytrykking av eksisterende utgave av kartet:

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

(Statens kartverk Sjø, Kartproduksjonen 2. januar 2009).

TERMS USED WHEN ISSUING CHARTS

a) New Chart: The first publication of a national chart which will either:

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

b) New Edition (NE): A new issue of an existing chart, containing:

amendments significant to navigation which will normally have been derived from newly received information.
It will include changes additional to those previously promulgated in Notice to Mariners, and will render the existing edition obsolete.

c) Reprint:

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

5. ELEKTRONISKE SJØKART. (ENC Electronic Navigation Charts).

I forbindelse med nymålingen av norskekysten prioriterer Sjøkartverket utgivelse av elektroniske sjøkart godkjent for bruk til navigasjon. Internasjonalt benevnes disse ENC (Electronic Navigational Charts). ENC produseres i henhold til IHO (International Maritime Organisation) standarden S 57 som alle sjøkartverk verden over bruker for å produsere tilsvarende elektroniske sjøkart for sine farvann. Se for øvrig kapittel 6.

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

ECDIS Electronic Chart Display and Information System

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

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

1: Papirkart eller

2: ECDIS nr. 2 tilkoplede nødstrømkilder

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 2009).

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

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

Grunnlaget for norske ENCEr er enten hentet fra digitalisering/scanning av eksisterende sjøkart eller direkte fra databaser (kartdatabaser). Dataene inngår i en sømløs database hvor hver ENC utgjør en kartcelle. Hver kartcelle blir identifisert ved et unikt nummer. Innholdet i en ENC og papirkartet for samme område er ikke nødvendigvis identiske. Eksempelvis kan en ENC inneholde 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 (målestokk klasser) etter anbefalinger fra IHO (International Hydrographic Organization) som vist i tabellen under:

<u>Navigation Purpose</u>	<u>Name</u>	<u>Scale Range</u>	<u>Available Scales</u>	<u>Compilation</u>	<u>Matching Scale Ranges</u>
1	<u>Overview</u>	<1:1,499,999	3,000,000 1,500,000	and smaller	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 ENCEr i samsvar med kartendringer publisert gjennom "Etterretninger for sjøfarende". Dette innebærer at oppdateringen av de elektroniske kartene i dag starter ved utgivelsen av hvert nytt hefte av "Etterretninger for sjøfarende" ("Efs"). Alle oppdateringer vil så være utført før utgivelse av neste hefte av "Etterretninger for sjøfarende" (dvs i løpet av en 14 dagers periode).

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

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

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

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

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

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

Bruk av moderne utstyr gir mulighet for å strekke informasjonen i kartet ut over den bruken den er beregnet for. Dette advares det på det sterkeste mot. Den sjøfarende er til enhver tid ansvarlig for å sette seg inn i og bruke informasjonen i sjøkartet på en forsvarlig måte og ta hensyn til de begrensninger som kartet gir.
(Statens kartverk Sjø, Stavanger 2. januar 2009).

7. MARITIME PRIMÆRDATA - DYBDEDATA IKKE-NAVIGASJON.

Oversikt

Maritime primærdata består av dybde data og kystkontur på vektorformat som er produsert ved Statens kartverk Sjø.

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

Bruksområde

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

Kilde og produksjon

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

Kontaktperson

Statens kartverk Sjø ved Sissel Sandstå, tlf: 51858881, E-post: sjodata@statkart.no

Mer informasjon kan finnes på www.sjokart.no

(Statens kartverk Sjø, Primar 2. januar 2009).

8. SJØMÅLINGSDATA / HYDROGRAFISKE ORIGINALER.

Oversikt

Sjømålingsdata, tradisjonelt kalt hydrografiske originaler, inneholder de dybderegistreringer som er gjort under sjømåling. Dataene er svært detaljrike og er kystnært definert som gradert materiale. Dataene har varierende grad av tetthet og kvalitet basert på alder og innmålingsverktøy. Moderne målinger foregår med multistråle ekkolodd, og Sjøkartverket har også data fra andre kilder som laser, enkeltstråle ekkolodd og håndlodd. I enkelte områder finnes kun hydrografiske originaler i papirform.

Bruksområde

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

Kontaktperson

Statens kartverk Sjø ved Sissel Sandstå, tlf: 51858881, E-post: sjodata@statkart.no

Mer informasjon kan finnes på www.sjokart.no

(Statens kartverk Sjø, Primær 2. januar 2009).

9. TIDEVANN.

REFERANSENIVÅ FOR DYBDER I SJØKARTENE OG HØYDER I TIDEVANNSTABELLENE.

Utgangspunktet for **sjøkartnull** er **laveste astronomiske tidevann** (LAT). LAT er det laveste tidevannet som kan forekomme på et sted under midlere meteorologiske forhold. I praksis bestemmes LAT ved å lage tidevannstabeller for 19 år (tidevannet har bl a en periode på 18,6 år) og ta ut det laveste lavvannet. I områder der tidevannsvariasjonene er små i forhold til været sin virkning på vannstanden, legges sjøkartnull av sikkerhetsgrunner lavere enn LAT. I Norge gjelder dette spesielt Sørlandskysten og Oslofjorden, hvor vannstanden i lange perioder (gjerne 1-2 uker) kan ligge lavere enn LAT. Definisjonene på sjøkartnull (og høyder i tidevannstabellene) i Norge er da:

**Fra Utsira og nordover (inkludert Svalbard) faller sjøkartnull sammen med LAT.
Langs kysten fra svenskegrensen til Utsira ligger sjøkartnull 20 cm lavere enn LAT.
I indre Oslofjord (innenfor Drøbakundet) 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.

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 Drøbakundet): 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, vannstandsniåer og generelle opplysninger om vannstand finnes på Internett under adressen:

<http://vannstand.statkart.no>

(Statens kartverk Sjø, Oseanografi 8. januar 2009).

10. KVALITET I NORSKE PAPIRSJØKART OG DIGITALE SJØKART.

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

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

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

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

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

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

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

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

For øvrig bør navigatørene sørge for at navigeringen til enhver tid foregår med gode marginer og i samsvar med forsvarlig navigasjonsmessig praksis.
(Statens kartverk Sjø, Kartproduksjonen 2. januar 2009).

ZONES OF CONFIDENCE (ZOC) - ZOC DIAGRAM

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

1	2	3		4	5
ZOC	Position Accuracy •	Depth Accuracy		Seafloor Coverage	Typical Survey Characteristics ⁵
A1	+/- 5 m	a = 0.5 b = 1		Full seafloor ensonification or sweep. All significant seafloor features detected and depths measured.	Controlled, systematic high accuracy Survey on WGS 84 datum; using DGPS or a minimum three lines of position (LOP) with multibeam, channel or mechanical sweep system.
		Depth (m)	Accuracy (m) +/-		
		10	0.6		
		30 100 1000	0.8 1.5 10.5		
A2	+/- 20 m	a = 1.0 b = 2		Full seafloor ensonification or sweep. All significant seafloor features detected and depths measured.	Controlled, systematic survey to standard accuracy; using modern survey echosounder with sonar or mechanical sweep.
		Depth (m)	Accuracy (m) +/-		
		10	1.2		
		30 100 1000	1.6 3.0 21.0		
B	+/- 50 m	a = 1.0 b = 2		Full seafloor coverage not achieved; uncharted features, hazardous to surface navigation are not expected but may exist.	Controlled, systematic survey to standard accuracy.
		Depth (m)	Accuracy (m) +/-		
		10	1.2		
		30 100 1000	1.6 3.0 21.0		
C	+/- 500 m	a = 2.0 b = 5		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	2.5		
		30 100 1000	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.

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

Elektroniske kart og kartdatum.

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

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

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

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

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

Brukerne bør være oppmerksomme på at alle påtrykte korreksjoner (datumskift) bare gjelder tilnærmet. Kystkonturen kan være beheftet med 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 kolliderer i bakkant. Dette fører til at høydekurver og terreng på og nær breen ikke alltid er korrekt i kartet. Et eksempel er Fridtjovbreen i van Mijenfjorden som fra høsten 1995 og de neste to og et halvt år rykket fram omlag fire km.

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

Isbreer kan være benyttet som referanse i forbindelse med overrettmed. 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. (Statens kartverk Sjø, Kartproduksjonsseksjonen 2. januar 2009).

*** 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 (WGS-84), while new prints of the older charts retain the existing graticule.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. NAVIGASJONSHJELPEMIDLER (FORSKRIFT).

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

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

Farvannsbeskrivelsen Den norske los.

Symboler og forkortelser i norske sjøkart.

Norsk fyrliste.

Tidevanntabeller for den norske kyst med Svalbard.

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

For Fiske- og fangstfartøy gjelder forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet den 13. juni 2000. (Forskrift om konstruksjon, utstyr, drift og besiktigelse for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15m og derover). Det er denne forskrifts § 10-4 som omhandler nautiske instrumenter og publikasjoner.

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

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

Other publications:

Norwegian Sailing Directions "Den norske los".

Symbols and Abbreviations used on Norwegian charts.

Norwegian List of Lights.

Tide Tables for the Norwegian coast including Svalbard.

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

13. * FARVANNSBESKRIVELSE DEN NORSKE LOS.

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

Utgitt:

1:	Alminnelige opplysninger	2004	(ISBN 82-90653-19-0)
2A:	Svenskegrensen – Langesund	2007	(ISBN 82-90653-22-0)
2B:	Langesund - Jærens rev	2005	(ISBN 82-90653-20-4)
3:	Jærens rev – Stad	2006	(ISBN 82-90653-21-2)
4:	Stad – Rørvik	2008	(ISBN 82-90653-23-9)
5:	Rørvik - Lødingen og Andenes	2001	(ISBN 82-90653-17-4)
6:	Lødingen og Andenes – Grense Jakobselv	2008	(ISBN 978-82-90-65325-0)
7:	Svalbard og Jan Mayen*.	1990	(ISBN-82-90653-06-9)

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

* Bind 7 er under redigering.

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

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

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

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

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

Publication year:

1:	General Information	2004
2A:	Svenskegrensen -- Langesund	2007
2B:	Langesund - Jærens rev	2005
3:	Jærens rev - Stad	2006
4:	Stad -- Rørvik	2003
5:	Rørvik - Lødingen og Andenes	2001
6:	Lødingen og Andenes – Grense Jakobselv	2008
7:	Svalbard og Jan Mayen.	1990

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

14. NORSK FYRLISTE.

Ny utgave av "Norsk Fyrliste" ble utgitt av Kystdirektoratet i 2008.

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

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

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

Ved utgivelse av "Norsk Fyrliste 2008" kanselleres tidligere utgaver av denne.

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

15. UNDERVANNS KABLER, LUFTSPENN OG RØRLEDNINGER.

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

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

Skade på undervanns kabel.

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

Skade på undervanns rørledning.

Gassuttstrømming fra en ødelagt olje- eller gassrørledning kan føre til eksplosjon, tap av et fartøyes oppdrift, alvorlig forurensning og annet alvorlig tap. Sjøfarende bes derfor avstå fra oppankring nær en olje- eller gassrørledning. Rørledninger som ligger på sjøbunnen kan innebære at kartets angitte dybder reduseres med inntil 2 meter. I områder med ujevn sjøbunn kan avstanden mellom rørledningens underside og sjøbunnen bli så stor at det oppstår fare for fasthuking. Det anbefales en kryssingsvinkel på 45° eller mer ved overtråling av rørledninger. (Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

Pipelines:

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

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

16. AKVAKULTURANLEGG (HAVBRUK). FORANKRINGER.

Det er forbudt å drive fiske nærmere akvakulturanlegg enn 100 meter og å ferdes nærmere enn 20 meter. Når særlige forhold foreligger, kan departementet innskrenke dette forbud.

Departementet kan fastsette forbud mot fiske eller regulere fisket utenfor denne grense.

Departementet kan også påby fiske etter rømt fisk både innenfor og utenfor grensen.

Tilføydd ved lov 16 juni 1989 nr. 58, endret ved lover 20 juni 1991 nr. 38, 30 juni 2000 nr. 62 (i kraft 1 jan 2001 iflg. res. 30 juni 2000 nr. 644, endret paragraffallet fra § 14).

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

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

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

For oppdatert informasjon, se Fiskeridirektoratets database på internett som blir oppdatert hver uke: http://www.fiskeridirektoratet.no/fiskeridir/kystzone_og_havbruk/registre (Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

17. 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 2009).

18. FLYTENDE SJØMERKER (BØYER OG STAKER) .

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

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

Kystverket Sørøst

Nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler (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 ikke må benyttes til fortøyning i.h.t. Lov av 8. juni 1984 om havner og farvann m.v. Dette kan føre til at sjømerkene blir skadet eller kommer ut av posisjon.

(Kilde Norsk Fyrliste 2008). (Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

19. RACON (MARITIME RADARFYR).

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

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

(Kilde Norsk Fyrliste 2004). (Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

20. INDIREKTE BELYSNING (IB).

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

(Kilde Norsk Fyrliste 2008). (Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

21. KYSTVERKETS 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 vedlikeholdsarbeide. Under disse operasjonene har merkeskipet begrenset manøvreringsdyktighet og mannskapet utfører arbeide som kan medføre fare. Det kan forekomme at andre fartøyer passerer så nær og med så stor hastighet at det kan føre til risiko for skade på personell og ødeleggelse av skip og utstyr. Sjøfarende opplyses derfor om faren som kan oppstå som følge av dette og bes om å passere merkeskipene på så stor avstand som mulig og redusere farten tilsvarende.

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

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

Overvåkingstjeneste:

StatoilHydro Marin overvåker havområdene rundt oljefelt / plattformer som nevnt i listen nedenfor. Fartøy som styrer mot en innretnings sikkerhetssone melder seg til StatoilHydro 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:

StatoilHydro Marin VTS is performing radar surveillance services for the oil fields / installations listed below. Vessels heading towards an installations safety zone must contact StatoilHydro 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.

StatoilHydro Marin VTS can also be reached as follows:

Phone: (+47) 55 14 32 77, e-mail: smarin@statoilhydro.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	Heimdals	59°34,5 N, 02°13,6 E
Draugen	64°21.2' N, 07°46.8' E	68	Grane	59°09.9 N, 02°29.1' E 15
Draugen Lastebøye	64° 20.8' N, 07°50.3 E	68	Volve Navion Saga	58°27.7 N, 01°54.5' E 14
Snorre B	61° 31.5' N, 02° 12.5' E	10	Volve Mærsk Inspirer	58°26.5 N, 01°53.2' E 14
Snorre A	61° 26.9' N, 02° 08.5' E	9	Sleipner A	58° 22.0' N, 01° 54.3' E 14
Visund	61° 22.2' N, 02° 27.4' E	10	Sleipner B	58° 25.0' N, 01° 42.9' E 14
Statfjord A	61° 15.3' N, 01° 51.1' E	9	Draupner	58°11.0' N, 02°28.0' E 17
Statfjord B	61° 12.4' N, 01° 49.8' E	9	Transocean Artic	Phone
Statfjord C	61° 17.8' N, 01° 54.0' E	9	Bideford Dolphin	Phone
OLS A	61° 15.8' N, 01° 53.1' E	9	Borgland Dolphin	Phone
OLS B	61° 13.4' N, 01° 50.1' E	9	West Epsilon	Phone
SPMC	61° 16.8' N, 01° 52.9' E	9	Songa Dee	Phone
Gulfaks A	61° 10.6' N, 02° 11.3' E	9	Transocean Winner	Phone
Gulfaks B	61° 12.2' N, 02° 12.1' E	9	Deep Sea Delta	Phone
Gulfaks C	61° 12.9' N, 02° 16.3' E	9	Transocean	Phone

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

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

(StatoilHydro Marin, 2. januar 2009).

23. SIKKERHETSSONER OMKRING OFFSHORE INSTALLASJONER.

500 meter sikkerhetssone:

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

Sikkerhetssoner regnes fra innretningens ytterpunkter.

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

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

Ankere/ankerlinjer:

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

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

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

500 metre Safety Zones

Safety zones will normally extend to a distance of 500 metres around all installations, measured from their outer edges.

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

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

Anchors and anchor chains/- wires

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

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

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

24. NORSK KONTINENTALSOKKEL. UTVIDET SIKKERHETSSONE RUNDT VISSE OLJEINSTALLASJONER.

Følgende felt har innmeldt utvidet sikkerhetssone rundt installasjonenes stigerørs havbunnskontakt:

Following oil-fields has reported an extended safety zone measured from the risers touchdown positions:

Trollfeltet. Troll B-plattformen Utvidet sikkerhetssone. (Extension of Safety Zone.)

Se Efs 21/1269/2006.

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

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

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

- (1) 60° 46.53' N, 03° 30.07' E (N)
- (2) 60° 46.42' N, 03° 30.44' E (E)
- (3) 60° 46.38' N, 03° 30.39' E (S)
- (4) 60° 46.48' N, 03° 30.00' E (W)

Forskrift om område med forbud mot oppankring og fiske rundt Troll B plattformen. 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 havbunnskontakt i følgende posisjoner (ED50 DATUM):

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

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

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

Se Efs 21/1272/2006.

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

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

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

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| (1) 64° 16.26' N, 07° 11.78' E | (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 forbud mot oppankring og fiske på Njordfeltet. Fastsatt ved kgl.res. 11. april 1997 med heimel i forskrift av 9. oktober 1987 nr. 810 om sikkerhetssoner m.v. § 9 første ledd, er fortsatt gjeldende.

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

Se Efs 21/1273/2006.

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

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

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

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

Se Efs 21/1274/2006.

ED50 DATUM

WGS84 DATUM

64° 59.66' N, 06° 33.13' E

64° 59.64' N, 06° 33.02' E

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

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

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

(Redaksjonen, Stavanger 3. januar 2009).

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

Følgende felt er omfattet av forskrifter mot oppankring og fiske med bruk av visse redskaper. Innenfor området forbyes 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 på internett på Oljedirektoratets sider, (http://www.ptil.no/regelverk/r2002/frame_n.htm) og i Norsk Fiskerialmanakk 2008.

Ekofisk-området

Forskrift om forbud mot oppankring og mot fiske med visse redskaper i Ekofisk-området. Fastsatt ved kgl res av 14. april 1978 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.

Statfjord-området

Forskrift om forbud mot oppankring og mot fiske med visse redskaper i Statfjord-området. Fastsatt ved kgl res av 15. august 1980.

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 5.9.86 i medhold av lov av 22. mars 1985 nr 11 om petroleumsvirksomhet § 47, 6. ledd og lov av 17. desember 1976 nr 91 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 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 5. mai 1993.

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 ved kgl res 11 august 1995 med hjemmel i forskrift av 9 oktober 1987 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 2. januar 2009).

26. 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 2. januar 2009).

27. SEISMISKE UNDERSØKELSER.

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 Kunngjøringer (<http://www.npd.no>).

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

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

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

Det utgis en fullstendig oversikt der boreplattformer og floteller med endret posisjon er markert med en stjerne (*) i venstre marg.

Alternativt utgis en forkortet versjon som kun inneholder rigger med posisjonsforandringer siden forrige Efs.

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

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

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

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

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

29. KYSTRADIOSTASJONENES UTSENDELSE AV MARITIME SAFETY INFORMATION (MSI).

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

UTSENDELSESRUTINER

TELEFONI

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

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

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

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

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

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

NAVTEX

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

Navigasjonsvarsler blir gjentatt i de faste sendetider inntil kansellering.

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

Faste sendetider for MSI for telefoni:

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

Faste sendetider for Navtex:

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

¹⁾ Inkludert værmelding

²⁾ Inkludert israpport

³⁾ Inkludert israpport på tirsdager

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

Vakthold på MF-arbeidskanaler

Norske Kystradiostasjoner har vakthold bare på ITU primærkanaler:

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

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

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

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

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

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

VÆRVARSEL

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

Sør for 65°N

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

Nord for 65°N

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

På NAVTEX sendes værvarsler ut over følgende sendere og tider:

Rogaland (L)	UTC:	0150	1350	
Ørlandet (N)	UTC:	0210	1410	
Bodø (B)	UTC:	0010	1210	
Vardø (V)	UTC:	1130	2330	1530 1)
Svalbard (A)	UTC:	0000	1200	0800 2)

- 1) Is-rapport hver tirsdag
- 2) Is-rapport daglig

NAVTEX stasjoner:

Land	Kyststasjoner	Posisjon	Range(NM)	ID bokstav	Sendetider (UTC) (518 kHz)
Belgia	Oostende	51 11N 02 48E	150	M	0200,0600,1000,1400,1800,2200
			55	T	0310,0710,1110,1510,1910,2310
Danmark (Grønland-E-kystt)	Reykjavik	64 05N 21 51W	550	X	0350,0750,1150,1550,1950,2350
Estonia	Tallinn	59 30N 24 30E	250	U	0030,0430,0830,1230,1630,2030
Iceland	Reykjavik Radio	64 05N 21 51W	550	R	0250,0650,1050,1450,1850,2250
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
France	Niton	50 35N 01 18W	270	K	0140,0540,0940,1340,1740,2140
Netherland	Netherlands Coast Guard	52 06N 04 15E	110	P	0230,0630,1030,1430,1830,2230
Norge	Bodo Radio	67 16N 14 23E	450	B	0010,0410,0810,1210,1610,2010
	Rogaland Radio	58 48N 05 34E	450	L	0150,0550,0950,1350,1750,2150
	Vardø Radio	70 22N 31 06E	450	V	0330,0730,1130,1530,1930,2330
	Svalbard Radio	78 04N 13 38E	450	A	0000,0400,0800,1200,1600,2000
	Ørlandet	63 40N 09 33E	450	N	0210,0610,1010,1410,1810,2210
Sverige	Bjuröklubb	64 28N 21 36E	300	H	0110,0510,0910,1310,1710,2110
	Gislövshammar	55 29N 14 19E	300	J	0130,0530,0930,1330,1730,2130
	Grimeton	57 06N 12 23E	300	I	0120,0520,0920,1320,1720,2120
England	Cullercoats	55 02N 01 26W	270	G	0100,0500,0900,1300,1700,2100
	Portpatrick	54 51N 05 07W	270	O	0220,0620,1020,1420,1820,2220
	Niton	50 35N 01 18W	270	E	0300,0700,1100,1500,1900,2300
Russland	Murmansk	68 46N 032 58E	300	C	0020,0420,0820,1220,1620,2020
	Arkhangelsk	64 33N 040 32E	300	F	0050,0450,0850,1250,1650,2050

(Kystradio, Sola 15. november 2008)

30. 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

Vakhavende 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, vedrørende nød og sikkerhet til sjøs. GMDSS omfatter bl.a safety meldinger, deriblant navigasjonsvarsler WWNWS (World-Wide Navigational Warning Service).

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

Navigasjonsvarsel-tjenesten (WWNWS) omfatter:

Navarea warnings SafetyNet på satellitt. (INMARSAT).
Coastal warnings NAVTEX 518 KHz og Telefoni.
Local warnings NAVTEX 490 KHz og Telefoni.

Navarea Warning

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

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

Coastal Warning

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

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

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

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

Local Warning

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

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

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

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

Navarea

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

(NAVCO, 2. januar 2009).

31. OPPLYSNING OM BØLGEVARSEL. VÆRVARLINGSTJENESTER.

BØLGEVARSEL FOR STATT. VARSLINGSTJENESTE.

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

Varsel kan bestilles fra:

Vervarslinga på Vestlandet:

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

Nordfjord Havn

Telefon 57 85 26 20 Telefaks 57 85 26 21

Svinøy Fyr:

Telefon 70 05 29 00. Telefaks 70 05 29 01

Ved bestilling av varsel bør følgende oppgis:

Skipets navn.

Fartøystype.

Tidsrom for passering.

Kurs: Nord eller Syd.

Returadresse (helst som telefaks nr).

Tjenesten er gratis.

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

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

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

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

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

MARITIME VARSEL:

Værvarsel for kysten:

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

Maritime observasjoner i og ved Nordsjøen/Norskehavet:

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

Spesialvarsel for Stad – utarbeides på vegne av Kystverket:

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

Flo og Fjære – vannstandsvarsel langs norskekysten:

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

MARITIME FORECAST IN ENGLISH:

Shipping Forecast for the North Sea and Norwegian Sea:

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

Forecast for Norwegian costal waters:

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

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

32. KYSTVERKET.

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

Kystverkets hovedkontor har følgende adresse:

Kystverkets hovedkontor
Serviceboks 2
6025 Ålesund

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

Kystverket
Beredskapsavdelingen
Postboks 125
3191 Horten

Telefon: 33 03 48 00
Telefax: 33 03 49 49
beredskapsavdelingen@kystverket.no

Kystverkets distriktsorganisasjon består av 5 kystdistrikt.

DISTRIKT/ADRESSE

Kystverket Sørøst
Serviceboks 2
6025 Ålesund

Telefon: 37 01 97 00
Telefaks: 37 01 97 01.
E-post: sorost@kystverket.no

ANSVARsomRÅDE

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

Kystverket Vest

Serviceboks 2
6025 Ålesund
Telefon: 52 73 32 00.
Telefaks: 52 73 32 01.
E-post: vest@kystverket.no

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

Kystverket Midt-Norge

Serviceboks 2
6025 Ålesund
Telefon: 07847.
Telefaks 70 16 01 01
E-post: midt norge@kystverket.no

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

Kystverket Nordland

Serviceboks 2
6025 Ålesund
Telefon: 76 06 96 00.
Telefaks: 76 07 81 57.
E-post: nordland@kystverket.no

Leka - Tjeldsundet/Andøy.
(Nordland fylke).

Kystverket Troms og Finnmark

Serviceboks 2
6025 Ålesund
Telefon: 07847
Telefaks: 78 47 74 01.
E-post:
tromsogfinnmark@kystverket.dep.no

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

33. TRAFIKKSENTRALENE.

Horten trafikkentral

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

Brevik trafikkentral

Brevik trafikkentral 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 trafikkentral er Kystverkets eldste og ble etablert i 1978 som en følge av petrokjemtbyggingen på Rafnes. En særskilt dispensasjonsordning i forhold til losplikten gjelder for området.

Kvitsøy trafikkentral

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

Fedje trafikkentral

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

Vardø trafikkentral

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

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

(Redaksjonen, Stavanger 2. januar 2009).

34. VARDØ TRAFIKKSENTRAL. (VARDØ VTS).

1. januar 2007 ble en sjøtrafikkjeneste for kysten av **Nord-Norge** etablert.

Tjenesten leveres fra **Vardø VTS**.

Målet for tjenesten er å bedre sikkerheten og effektiviteten for skipstrafikken, samt å beskytte det marine miljøet mot uønskede hendelser. Virkeområdet for Vardø VTS blir innenfor Norsk Økonomisk sone fra Rørvik (65°N) til grensen mellom den norske og den russiske økonomiske sonen.

Trafikksentralen utfører trafikkovervåking, informasjonsutveksling og samhandling med skip og andre etater. Den har også den daglige koordineringen av den statlige slepeberedskapen i Nord-Norge i samarbeid med LDKN(Forsvaret).

I tillegg overvåker Vardø VTS innseilingen til Melkøya og Hammerfest havn.

Ansvarlig myndighet er Kystverket.

Kontakt informasjon:

VHF: Ch 16 eller arbeidskanaler til Bodø eller Vardø Radio

Telefon: + 47 78 98 98 98

Faks: + 47 78 98 98 99

MMSI: 00 257 3550

E-mail: vardo.vts@kystverket.no

Prosedyre i virkeområdet:

1. Rapportering:
Alle tankfartøy, fartøy over 5000 brutto tonn og havgående slep anmodes om å rapportere til Trafikksentralen ved ankomst Norsk Økonomisk sone(NES) fra Rørvik til grensen mellom den norske og den russiske økonomiske sonen.
2. Ønsket informasjon fra fartøy til Vardø VTS er:
Fartøyets størrelse, dypgående, mengde og type last, posisjon og tid for innpassering og hvilken rute/avstand fra kysten som er planlagt. I tillegg avgangs- og ankomsthavn. Om fartøyet har noen skader eller mangler skal dette også rapporteres til Vardø VTS.
3. Informasjon fra Vardø VTS til fartøy:
Trafikksentralen vil formidle informasjon om blant annet anbefalt seilingsrute(avstand fra Kysten), fiskeriaktivitet, trafikk, slepeberedskap og vær.
4. Seilingsmønster:
Alle tankfartøy og andre fartøyer over 5000 brutto tonn i transitt langs kysten bes om å planlegge seilassen utenfor 12 nm og ta spesielt hensyn til stor fiskeriaktivitet. Fra 1. juli 2007 ble det innført seilingsleder og separasjonsoner ca. 30 nm av kysten mellom Vardø og Røst. Overstående fartøyer oppfordres til å planlegge sin seilas i disse seilingsledene. Vardø VTS vil formidle nødvendig informasjon om de nye regler.
5. Målet med informasjonsutveksling og rapportering:
Målsettingen med rapporteringen er å øke sikkerheten for fartøy, mannskap og miljø. Innhentet informasjon fra fartøyene skal blant annet benyttes i utarbeidelse av månedlige statistikk. Det må imidlertid understrekes at all rapportering utenfor grunnlinjen er basert på frivillighet.
6. Rapportering av avvik:
Fartøy som avviker fra avtalt og planlagt seilas bes rapportere dette umiddelbart til Vardø VTS.
7. Samarbeid:
Vardø VTS samarbeider nært med Kystverkets Beredskapsavdeling, Forsvaret og Hovedredningssentralen i Nord-Norge. Alle fartøy som innpasseres og beveger seg i virkeområdet oppfordres på det sterkeste om å følge trafikksentralens anbefalinger og råd/veileding

Vardø Vessel Traffic Service Centre

A vessel traffic service was established on 1 January 2007 for the coast of **Northern Norway**. The service is provided by **Vardø VTS Centre**.

The service is designed to promote safe and efficient navigation, and to protect the marine environment against undesired events. Vardø VTS Centre's area of operation is the Norwegian Economic Zone (NEZ) from Rørvik (65°N) to the border between the Norwegian and Russian Economic Zones.

The VTS Centre monitors traffic, exchanges information and interacts with vessels and other government agencies. It also coordinates, on a daily basis, tugboat preparedness in North Norway in conjunction with Regional Headquarters North-Norway (Norwegian Armed Forces). Vardø VTS Centre in addition monitors the seaward approach to Melkøya and Hammerfest Port. The Norwegian Coastal Administration is the responsible authority.

Contact information:

VHF channel 16 or Bodø's or Vardø Radio's working channels

Tel.: +47 789 89 898

Fax: +47 789 89 899

MMSI: 00 257 3550

E-post: vardo.vts@kystverket.no

Procedure in the VTS Centre's area of operation:

1. **Reporting:**
All tankers, vessels over 5,000 grt and sea-going tugs are requested to report to the VTS Centre upon entering the Norwegian Economic Zone (NEZ) between Rørvik and the border between the Norwegian and Russian Economic Zones.
2. **Information that Vardø VTS Centre desires from vessels:**
The vessel's size, draft, quantity and type of cargo, position and time of entry into NEZ and the route/distance from the coast that is planned. In addition the port of departure and port of arrival. Any damage to or deficiencies of the vessel shall also be reported to Vardø VTS Centre.
3. **Information from Vardø VTS Centre to vessels:**
Vardø VTS Centre will provide information on the recommended navigation route (distance from the coast), fishery activity, vessel traffic, tugboat preparedness and weather.
4. **Sailing pattern:**
Vessels are requested to consider carefully transit routes along the Norwegian coast, especially taking into consideration the extensive fisheries. The normal safe distance off the coast is outside 12 nm.
As from July 1, 2007 new and amended traffic separation schemes entered into force. Tankers of all sizes, all other vessels of 5000 gross tons and upwards should follow the routing system consisting of a series traffic separation schemes joined by recommended routes from Vardø to Røst. The above mentioned vessels are encouraged to plan their transit of Northern Norway according to this separation schemes. For further information, please contact Vardø VTS.
5. **The purpose of information exchange and reporting:**
The reporting is intended to enhance safety for vessels, crews and the environment. Information obtained from vessels will among other things be used to prepare monthly statistics.
However, it should be emphasised that all reporting outside the baseline is voluntary.

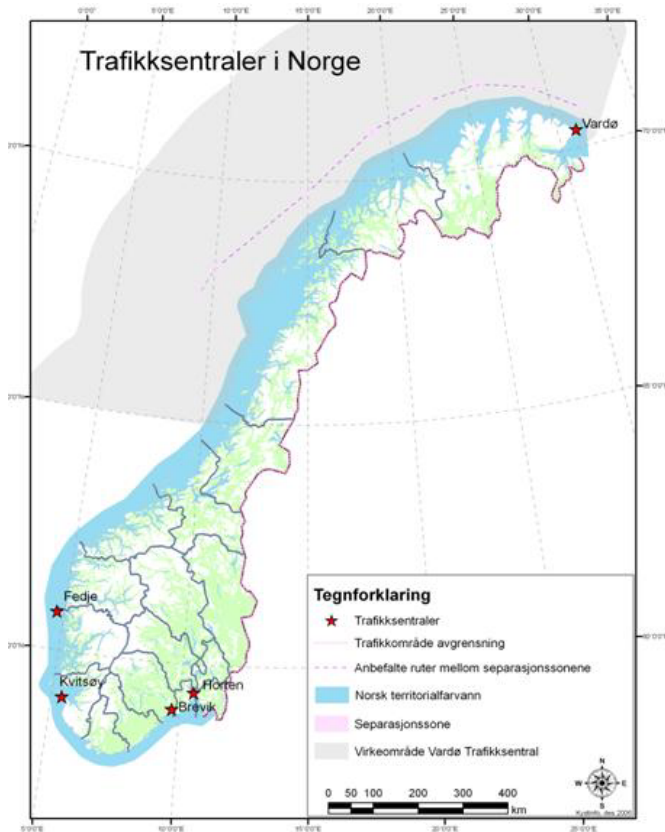
6. *Reporting of deviations:*

Vessels which deviate from agreed and planned navigation routes are requested to report this to Vardø VTS Centre immediately.

7. *Cooperation:*

Vardø VTS cooperates closely with the Norwegian Coastal Administration's Department for Emergency Response, the Norwegian Armed Forces and the Joint Rescue Coordination Centre Northern Norway.

All vessels entering and proceeding in the VTS Centre's area of operation are strongly urged to follow the VTS Centre's recommendations and advice/guidance.



35. OPPLYSNING OM LOSTJENESTEN.

Kysten er inndelt i Sjøtrafikkområder slik:

OSLOFJORDEN SJØTRAFIKKOMRÅDE

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

AGDER og GRENLAND SJØTRAFIKKOMRÅDE

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

ROGALAND SJØTRAFIKKOMRÅDE

omfatter farvannene mellom Kvasnheim fyr og fylkesgrensen Rogaland - Hordaland.

VESTLANDET SJØTRAFIKKOMRÅDE

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

MØRE OG TRØNDELAG SJØTRAFIKKOMRÅDE

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

NORDLAND SJØTRAFIKKOMRÅDE

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

TROMS OG FINNMARK SJØTRAFIKKOMRÅDE

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

Lostjenesten i sjøtrafikkområdene administreres av sjøtrafikkavdelinger underlagt Kystverkets regionskontorer. Sjøtrafikkavdelingene har samme navn som sjøtrafikkområdene.

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

LOS MØTESTEDER

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
Agder- Grenland	Larvik	Langesunds-ukta	58°56'36" N, 09°47' 36" E	5, 473, 305
Agder- Grenland	Arendal	Torungen	58°23' 30" N, 08°48' 36" E	7, 8, 305
Agder- Grenland	Eigersund	Eigersund Nord*	58°26' 54" N, 05°50' 54" E	13, 467, 306
Agder- Grenland	Eigersund	Eigersund Syd*	58°22' 54" N, 05°59' 54" E	13, 467, 306
Agder- Grenland	Farsund	Farsund	58°01' 30" N, 06°50' 00" E	11, 306
Agder- Grenland	Flekkefjord	Listafjorden*	58°10' 54" N, 06°32' 54" E	11, 478, 306
Agder- Grenland	Kristiansand	Oksøy	58°03' 18" N, 08°05' 36" E	9, 306
Agder- Grenland	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
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	Rørвик	Grinna*	64° 44' 00" N, 10° 58' 00" E	46, 48

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

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 ligger under, samt navn og geografisk posisjon finner du bl.a. i "Den Norske Los, bind 1, alminnelige opplysninger" og i "Admiralty List of Radio signals, volume 6(2).

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

(Kystverket, Sentral Los/VTS, Haugesund 3. januar 2009)

36. 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 fartøyets 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 2007)

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)

37. FORSKRIFTER OM BRUK AV STATSLOS. GEBYRER.

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

Følgende forskrifter med senere endringer gjelder:

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

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

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

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

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

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

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

Spørsmål vedrørende losplikt/farledsbevis/losgebyrer rettes til:

Sjøtrafikkavdeling:

	Telefon:
Oslofjorden	33 03 49 50.
Agder og Grenland	35 57 26 00
Rogaland	51 73 60 00.
Vestlandet	55 30 24 00/56 16 44 20.
Møre og Trøndelag	71 57 08 00.
Nordland	76 96 68 00.
Troms og Finnmark	78 47 74 00.

Sjøtrafikkavdelingene vil også kunne oversende aktuelle forskrifter.

(Kystverket, Sentral Los/VTS, Haugesund 3. januar 2009)

38. VILKÅR FOR BRUK AV FARLEDSBEVIS.

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

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

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

(Kystverket, Sentral Los/VTS, Haugesund 3. januar 2009)

39. FORSKRIFT OM MERKING AV FISKEREDSKAPER.

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

Kapittel I. Virkeområde.

§ 1. Virkeområde.

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

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

Kapittel II. Generelle merkebestemmelser.

§ 2. Identitetsmerking.

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

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

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

Med vak menes også blåser og bøyer.

Kapittel III. Spesielle merkebestemmelser utenfor 4 n. mil.

§ 3. Faststående redskap.

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

a) Endebøyer.

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

b) Vestre endebøye.

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

c) Østre endebøye.

Om dagen skal den østre (halve kompassirkelen fra nord gjennom øst til og inkludert syd) endebøye ha ett flagg.

Radarreflektor kan brukes i stedet for flagg. Etter solnedgang skal bøyen ha ett lys.

d) Bøyeavstand. Midtbøyer.

Avstanden mellom merkebøyene på et redskap skal ikke overstige 1 nautisk mil. Redskap med lengde over 1 nautisk mil, skal ha en eller flere bøyer (midtbøyer) mellom endebøyene.

Midtbøye skal utstyres som bestemt i bokstav c). Etter solnedgang kan slik bøye likevel være uten lys, så lenge avstanden fra lys på redskapet ikke overstiger 2 nautiske mil.

e) En endebøye.

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

f) Bøjestang. Refleksmidler.

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

g) Bøyelys.

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

§ 4. Drivende redskap.

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

a) Endebøyer.

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

b) Bøyeavstand. Midtbøyer.

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

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

c) Blåser.

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

d) Bøyestang. Refleksmidler. Bøyelys.

§ 3 bokstavene f) og g) gjelder tilsvarende.

e) En endebøye.

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

Kapittel IV. Spesielle merkebestemmelser for Finnmark innenfor 4 n. mil

§ 5. Faststående garn- og lineredskap.

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

Kapittel V. Fellesbestemmelser.

§ 6. Typegodkjennelse.

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

Fiskeridirektoratet kan fastsette forskrifter om typegodkjennelse av fiskeredskap.

§ 7. Ikrafttreden.

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

40. ISTJENESTEN I NORGE.

Den norske istjenestens hovedkontor og ekspedisjon:

Postadresse:

Kystverket Sørøst

Istjenesten

Serviceboks 625

N-4809 ARENDAL

NORWAY

Telefon: +47 37 01 97 25 eller +47 07847 Sentralbord kl. 0800-1545 hverdager.

+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 til oppgave å gi skipsfarten melding om isforholdene i norske farvann.

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

Istjenesten omfatter ikke isbrytertjeneste inn til havnene.

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

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

I hvert område er det utpekt observatør som rapporterer til istjenesten. Ismelding er tilgjengelig 1. desember til 31. mars på Internett.

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

(Kystverket Sørøst, Arendal 25. november 2008).

41. * NYE PRISER PÅ SJØKART OG ANDRE PUBLIKASJONER.

Veiledende utsalgspris (inkludert mva) på sjøkart og publikasjoner gjeldende fra 1. januar 2009.

Sjøkart	(Hovedkart, Havnekart, Kystkart; Overseilingskart, Fiskerikart)	Kr 205,-
Den norske los bind 1 -2 og 4 - 7	(mva fri i siste ledd)	Kr 504,-
Den norske los bind 3	(mva fri i siste ledd)	Kr 560,-
Tidevanntabeller	(Den norske kyst med Svalbard)	Kr 130,-
Symboler og forkortelser		Kr 150,-
Kartkatalog over norske sjøkart		Gratis
Antikvariske sjøkart		Kr 100,-
Kart til Skolebruk		Kr 53,-
Etterretninger for sjøfarende (Efs) 24 hefter.	Papirutgave (B-post, årsabonnement. (mva fri))	Kr 580,-
Etterretninger for sjøfarende (Efs) 24 hefter via e-post.	Elektronisk utgave	Kr 580,-
Etterretninger for sjøfarende (Efs) 24 hefter	Papirutgave og elektronisk utgave	Kr 870,-

Porto kommer i tillegg.

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

Revised retail prices of the following publications will take effect from January 1st 2009: Price (VAT included)

<i>Charts</i>	<i>Kr. 205,-</i>
<i>Norwegian Sailing Directions Vol 1 - 2 and 4 - 7</i>	<i>Kr. 504,-</i>
<i>Norwegian Sailing Direction Vol 3</i>	<i>Kr. 560,-</i>
<i>Tide Tables (Norw. coast incl Svalbard).</i>	<i>Kr. 130,-</i>
<i>Symbols and Abbreviations used in Norwegian charts</i>	<i>Kr. 150,-</i>
<i>Catalogue of Norwegian Charts</i>	<i>Free of charge</i>
<i>Notices to Mariners (Efs) per annum (Booklet)</i>	<i>Kr. 580,-</i>
<i>Notices to Mariners (Efs) per annum (Electronic version)</i>	<i>Kr 580,-</i>
<i>Notices to Mariners (Efs) per annum Both paper and electronic version</i>	<i>Kr 870,-</i>

Statens kartverk Sjø,

Postboks 60,

4001 Stavanger.

Telefon: 51 85 87 00.

Telefon kartbestilling: 51 85 87 12.

Telefax kartbestilling: 51 85 87 03

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

NORSKE SJØKART OG ANDRE PUBLIKASJONER

(Norwegian Charts and Publications)

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

42. * NYTRYKK av sjøkart nr 118, (*Revised Reprint Chart no 118*) Indre Hardangerfjorden

Sjøkart nr 118 er nå utgitt som Nytrykk. Dette nytrykket av sjøkart nr 118 ble trykket 9. januar 2009. Forrige gang kartet ble trykket var det som nytt kart, juli 2006.

Kartet er merket som følger:

Utgitt av Statens kartverk Sjø 2006.

Trykt 01/09. Rettet til og med **Efs nr 24/08.**

Chart no 118 has been published as a Revised Reprint.

*Published by Statens Kartverk Sjø 2006. **Printed 01/09.** Corrected through **Efs 24/08.***

Endringer i dette opplaget:

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

. * DEFINISJON AV BENEVNELSEN "NYTRYKK"

Nytrykk

Nytrykking av eksisterende utgave av kartet:

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

TERMS USED WHEN ISSUING CHARTS - REVISED REPRINT.

Revised Reprint:

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

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

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

(Redaksjonen, Stavanger 2009).

NORSKE FARVANN (Norwegian Waters)

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

Kart (Charts): 4, 401

43. * **Oslofjorden. Nesodden. Ildjernsflu lykt ombygget.**

Se tidligere Efs (P) 01/71/08

- a) **Slett** lanterne, **FI W 5s**, i følgende posisjon:
b) Ildjernsflu lykt etablert i samme posisjon lyser slik:

ED50 DATUM

59° 51.37' N, 10° 37.94' E

WGS84 DATUM

59° 51.35' N, 10° 37.86' E

(1) G 013.5° - 041.5°

(2) W 041.5° - 045.5°

(3) R 045.5° - 192.5°

(4) W 192.5° - 209.5°

(5) G 209.5° - 215.0°

(6) R 215.0° - 013.5°

Karakter: **Oc (3) 10s**

Kart: 4, 401. Fyrnr. 021300 (KildeID 41414). (Kystverket Midt Norge, Ålesund 21. november 2008)

* **Oslofjorden. Nesodden. Ildsjernflu light rebuilt.**

See former Efs (P) 01/71/08

- a) **Delete** light, **FI W 5s**, in the following position:
b) Sectors and position of new Ildsjernflu light as follows:

ED50 DATUM

59° 51.37' N, 10° 37.94' E

WGS84 DATUM

59° 51.35' N, 10° 37.86' E

(1) G 013.5° - 041.5°

(2) W 041.5° - 045.5°

(3) R 045.5° - 192.5°

(4) W 192.5° - 209.5°

(5) G 209.5° - 215.0°

(6) R 215.0° - 013.5°

Character: **Oc (3) 10s**

Charts: 4, 401. Light No. 021300

Kart (*Charts*): 4, 201, 401, 452.

44. * *Oslofjorden. Nesoddtangen. Østre Tangeflu lykt etablert. Staker inndratt.*

a) Lykten etablert i følgende posisjon lyser slik:

NGO DATUM

59° 52.57' N, 10° 40.34' E

ED50 DATUM

59° 52.64' N, 10° 40.14' E

WGS84 DATUM

59° 52.62' N, 10° 40.06' E

(1) G 034.5° - 044.0°

(2) R 044.0° - 049.5°

(3) W 049.5° - 055.0°

(4) G 055.0° - 130.5°

(5) W 130.5° - 210.5°

(6) R 210.5° - 272.0°

(7) W 272.0° - 294.0°

(8) G 294.0° - 326.0°

(9) W 326.0° - 334.5°

(10) R 334.5° - 034.5°

Karakter: **Oc 6s** med indirekte belysning (**IB**).

b) **Slett** rød og grønn stake like ved.

Kart: 4, 201, 401, 452. Fyrnr. 021900 (KildeID 41414). (Kystverket Midt Norge, Ålesund 21. november 2008)

* *Oslofjorden. Nesoddtangen. Østre Tangeflu light established. Buoys removed.*

a) *Sectors and position of the new light as follows:*

NGO DATUM

59° 52.57' N, 10° 40.34' E

ED50 DATUM

59° 52.64' N, 10° 40.14' E

WGS84 DATUM

59° 52.62' N, 10° 40.06' E

(1) G 034.5° - 044.0°

(2) R 044.0° - 049.5°

(3) W 049.5° - 055.0°

(4) G 055.0° - 130.5°

(5) W 130.5° - 210.5°

(6) R 210.5° - 272.0°

(7) W 272.0° - 294.0°

(8) G 294.0° - 326.0°

(9) W 326.0° - 334.5°

(10) R 334.5° - 034.5°

Character: **Oc 6s** with floodlight (**IB**).

b) **Delete** red and green buoys near by.

Charts: 4, 201, 401, 452. Light No. 021900

Kart (Chart): 253

45.* Sogn og Fjordane. Loen. Lovika. Undervannsrørledning etablert. (Submarine pipeline).

Påfør en undervannsrørledning mellom følgende posisjoner:

(Insert a submarine pipeline between following positions):

ED50 DATUM

(1) 61° 52.44' N, 06° 50.54' E

(2) 61° 52.40' N, 06° 50.39' E

(3) 61° 52.40' N, 06° 50.20' E

(4) 61° 52.41' N, 06° 50.05' E

(5) 61° 52.40' N, 06° 49.78' E

(6) 61° 52.39' N, 06° 49.54' E

(7) 61° 52.34' N, 06° 49.24' E

(8) 61° 52.21' N, 06° 49.03' E

Kart: 253 (også spesial (*also plan*)). (KildeID 41595). (Redaksjonen, Stavanger 23. desember 2008).

Kart (Charts): 26, 27, 479

46. * Sogn og Fjordane. Florø. Kylleren. Grunner.

Påfør grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:

(Insert underwater rocks in the following positions):

ED50 DATUM

(1) 61° 35.17' N, 04° 59.71' E, **8.7m**, slett (*delete*) 15m og (*and*) 10m

(2) 61° 35.08' N, 04° 59.65' E, **7m**, slett (*delete*) 8.8m

Kart: 26, 27, 479. (KildeID 41723). (Redaksjonen, Stavanger 6. januar 2009).

Kart (Chart): 30

47. * Møre og Romsdal. Haddal. Lille Hestholmen. Grunne.

Påfør en grunne på **3.7m** i posisjon:

WGS84 DATUM

62° 16.16' N, 05° 50.12' E

Kart: 30. (KildeID 41722). (Redaksjonen, Stavanger 5. januar 2009).

* Møre og Romsdal. Haddal. Lille Hestholmen. Underwater rock.

Insert an underwater rock of 3.7m in position:

WGS84 DATUM

62° 16.16' N, 05° 50.12' E

Chart: 30.

48. * Møre og Romsdal. Herøy S. Leinøya S. Grunner (Depths).

Påfør grunner med angitt dybde i følgende posisjoner:

(Insert underwater rocks in the following positions):

WGS84 DATUM

- (1) 62° 19.04' N, 05° 37.86' E, **5.7m**
- (2) 62° 19.28' N, 05° 39.92' E, **7.9m**, slett (*delete*) 4m
- (3) 62° 19.28' N, 05° 40.02' E, **9m**, slett (*delete*) 27m
- (4) 62° 19.33' N, 05° 39.29' E, **7.5m**, slett (*delete*) 5m og (*and*) 5m
- (5) 62° 19.35' N, 05° 39.16' E, slett (*delete*) 5m og jernstang (*and iron pole*)
- (6) 62° 19.20' N, 05° 41.73' E, **2.7m**
- (7) 62° 19.18' N, 05° 42.50' E, **10.5m**, slett 54m (*delete* 54m)

Kart: 30 (også spesial (*also plan*)). (KildelD 41719). (Redaksjonen, Stavanger 5. januar 2009)

49. * Møre og Romsdal. Bøfjorden. Torvikholmen lysbøye etablert.

a) **Påfør** en grønn bøystake med lys, **Q G**, i posisjon:

WGS84 DATUM

62° 20.08' N, 05° 44.68' E

b) **Slett** grønn stake like ved.

Kart: 30. Fyrnr. 313411. (KildelD 41672). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 12. november 2008).

*** Møre og Romsdal. Bøfjorden. Torvikholmen light buoy established.**

a) *Insert a green pillar buoy with light, Q G, in position:*

WGS84 DATUM

62° 20.08' N, 05° 44.68' E

b) *Delete green spar buoy near by.*

Chart: 30. Light No. 313411.

Kart (Chart): 38**50. * Nord-Trøndelag. Trondheimsfjorden. Seterneset. Lanterne etablert.**

Påfør Oterskjera lanterne, **Q G** med indirekte belysning (**IB**) i posisjon:

WGS84 DATUM

63° 34.38' N, 09° 29.30' E

Kart: 38. Fyrnr. 411013 (KildelD 41672). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 12. desember 2008).

*** Nord-Trøndelag. Trondheimsfjorden. Seterneset. Light.**

Insert Oterskjera light, Q G with floodlight (IB) in position:

WGS84 DATUM

63° 34.38' N, 09° 29.30' E

Chart: 38. Light No. 411013.

51. * Nord-Trøndelag. Trondheimsleia. Tindviktangen. Lanterne etablert.**Påfør** Tindviktangen lanterne, **FI R 3s** med indirekte belysning (**IB**) i posisjon:

WGS84 DATUM

63° 34.62' N, 09° 29.95' E

Kart: 38. Fyrmr. 411016 (KildeID 41672). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 12. desember 2008).

*** Nord-Trøndelag. Trondheimsleia. Tindviktangen. Light.****Insert** Tindviktangen light, **FI R 3s** with floodlight (**IB**) in position:

WGS84 DATUM

63° 34.62' N, 09° 29.95' E

Chart: 38. Light No. 411016.

52. * Nord-Trøndelag. Trondheimsleia. Bjørnøya. Lanterne etablert.**Påfør** Bjørnøyflua lanterne, **FI G 3s**, i posisjon:

WGS84 DATUM

63° 34.70' N, 09° 27.38' E

Kart: 38. Fyrmr. 411011 (KildeID 41672). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 12. desember 2008).

*** Nord-Trøndelag. Trondheimsleia. Bjørnøya. Light.****Insert** Bjørnøyflua light, **FI G 3s**, in position:

WGS84 DATUM

63° 34.70' N, 09° 27.38' E

Chart: 38. Light No. 411011.

Kart (Charts): 70, 71.**53. * Lofoten. Værøy. Ytre Røssnesvågen. Jernstang etablert.****Påfør** en jernstang i posisjon:

WGS84 DATUM

67° 38.96' N, 12° 43.53' E

Kart: 70, 71 (også spesial). (KildeID 41732). (Kystverket Midt-Norge, Ålesund 8. januar 2009).

*** Lofoten. Værøy. Ytre Røssnesvågen. Iron pole.****Insert** an iron pole in the following position:

WGS84 DATUM

67° 38.96' N, 12° 43.53' E

Charts: 70, 71 (also plan).

Kart (Chart): 109

54. * Øst-Finnmark. Mehamn. Mudret område.

Påfø et mudret område mellom følgende posisjoner.

WGS84 DATUM

- (1) 71° 02.30' N, 27° 50.78' E
- (2) 71° 02.29' N, 27° 50.70' E
- (3) 71° 02.23' N, 27° 50.69' E
- (4) 71° 02.21' N, 27° 50.64' E
- (5) 71° 02.19' N, 27° 50.53' E
- (6) 71° 02.15' N, 27° 50.69' E
- (7) 71° 02.21' N, 27° 50.80' E

Dybde er oppgitt til **7m**.

Se skisse.

Kart: 109 (spesial). (Kildeld 41721). (Redaksjonen, Stavanger 9. januar 2009).

* Øst-Finnmark. Mehamn. Dredged area.

Insert a dredged area between the following positions:

WGS84 DATUM

- (1) 71° 02.30' N, 27° 50.78' E
- (2) 71° 02.29' N, 27° 50.70' E
- (3) 71° 02.23' N, 27° 50.69' E
- (4) 71° 02.21' N, 27° 50.64' E
- (5) 71° 02.19' N, 27° 50.53' E
- (6) 71° 02.15' N, 27° 50.69' E
- (7) 71° 02.21' N, 27° 50.80' E

Depth reported to be **7m**.

See sketch.

Chart: 109 (plan).



55. * Øst-Finnmark. Mehamn. Dumpfelt.

Påfør et dumpfelt for mudringsmasse mellom følgende posisjoner:

WGS84 DATUM

- (1) 71° 02.42' N, 27° 49.06' E
- (2) 71° 02.35' N, 27° 48.87' E
- (3) 71° 02.23' N, 27° 48.97' E
- (4) 71° 02.22' N, 27° 49.41' E
- (5) 71° 02.32' N, 27° 49.57' E
- (6) 71° 02.42' N, 27° 49.40' E

Se skisse.

Kart: 109. (KildeID 41721). (Redaksjonen, Stavanger 9. januar 2009).

*** Øst-Finnmark. Mehamn. Spoil ground.**

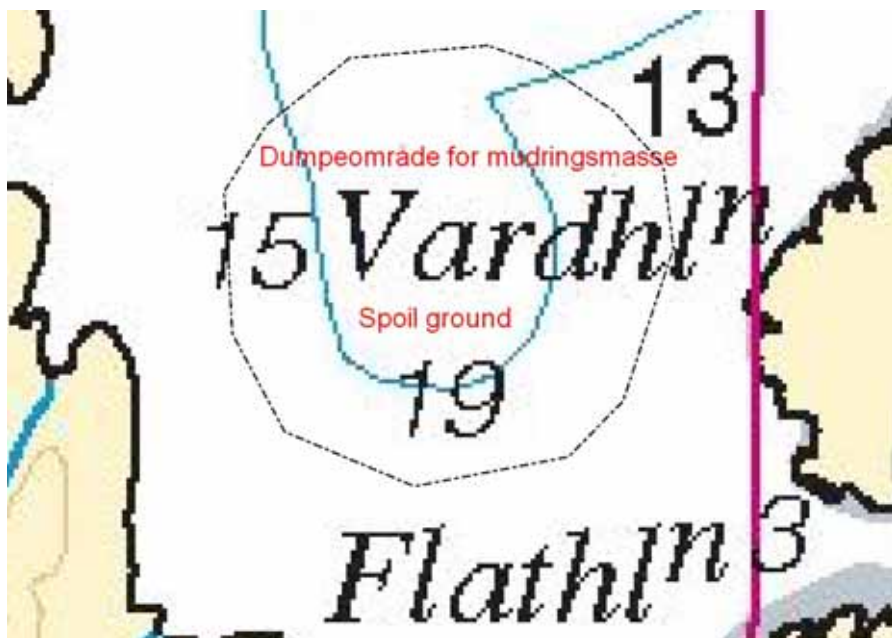
Insert a spoil ground area between the following positions:

WGS84 DATUM

- (1) 71° 02.42' N, 27° 49.06' E
- (2) 71° 02.35' N, 27° 48.87' E
- (3) 71° 02.23' N, 27° 48.97' E
- (4) 71° 02.22' N, 27° 49.41' E
- (5) 71° 02.32' N, 27° 49.57' E
- (6) 71° 02.42' N, 27° 49.40' E

See sketch.

Chart: 109.



Kart (*Charts*): 204, 207, 208, 209, 210, 319, 320

56. * SJØKARTENE 204, 207, 208, 209, 210, 319 OG 320 UTGÅR.

I forbindelse med at Sjøkartverket nylig har vedtatt en ny kartplan – gjeldende for årene 2009-2013, vil kystkartserien nå bli omarbeidet. Dette medfører at vi etablerer en landsdekkende kystkartserie i målestokk 1:350.000. Det vil ta noen år før alle kartene i denne serien er på plass. Men allerede nå vil dette medføre at en del kystkart i andre målestokker utgå fra sjøkartverkets kartportefølje. Gjeldende fra 1. januar 2009 vil følgende sjøkart utgå:

- 204, Fra Jærens rev til Utsira og Bømlahuk, 1:100.000
- 207, Haugesund – Bergen, 1:150.000
- 208, Bergen – Florø, 1:150.000
- 209, Florø – Ålesund, 1:150.000
- 210, Runde – Ona, 1:150.000
- 319, Træna – Lofotodden, 1:200.000
- 320, Lofotodden og Vesterålen, 1:200.000

Alle disse sju kartene utgår fra Sjøkartverkets kartportefølje og vil ikke lenger bli oppdatert eller trykket.

*** CHARTS 204, 207, 208, 209, 210, 319 AND 320 ARE PERMANENTLY WITHDRAWN.**

A new Chart Plan for 2009-2013 is recently approved by NHS. This results in a revision of our Coastal Chart Series. The Norwegian coast will be charted in a coastal chart series in scale 1:350.000, completed by 2013. Effective from January 1st 2009 some coastal charts in other scales will be permanently withdrawn:

- 204, Fra Jærens rev til Utsira og Bømlahuk, 1:100.000
- 207, Haugesund – Bergen, 1:150.000
- 208, Bergen – Florø, 1:150.000
- 209, Florø – Ålesund, 1:150.000
- 210, Runde – Ona, 1:150.000
- 319, Træna – Lofotodden, 1:200.000
- 320, Lofotodden og Vesterålen, 1:200.000

All these 7 Charts are permanently withdrawn from NHS' chart portfolio. The charts will no longer be updated or printed.

**MIDLERTIDIGE (T) OG FORELØPIGE (P) MELDINGER I
NORSKE FARVANN**
(Temporary (T) and Preliminary (P) notices) in *Norwegian Waters*)

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

Kart (Chart): 25

57. * (P). Sogn og Fjordane. Håsteinosen. Værøy N. Krokskjær lanterne midlertidig nedlagt.

ED50 DATUM

61° 19.23' N, 04° 42.89' E

Krokskjær lanterne er havarett, og midlertidig nedlagt.

Kart: 25. Fyrnr. 242500. (KildeID 30760). (Kystverket Vest, Haugesund 23. desember 2008).

*** (P). Sogn og Fjordane. Håsteinosen. Værøy N. Krokskjær light temporarily withdrawn.**

ED50 DATUM

61° 19.23' N, 04° 42.89' E

Krokskjær light has been damaged, and is temporarily withdrawn.

Chart: 25. Light No. 242500.

FORSKJELLIGE MEDDELELSER

(Miscellaneous)

58. * (T) Arbeid på fyrlykter, sjøkart 1 til 11 (*Maintenance on lights, charts 1 – 11*).

I perioden 13. januar til slutten av februar 2009 vil det foregå arbeid med utskifting av utstyr og kontroll av sektorgrenser på om lag 30 fyrlykter i området fra Svenskegrensa til Flekkefjord. Se liste.

*From 13th January until end of February there will performed maintenance and control of light sectors of 30 lights in the area Swedish border to Flekkefjord.
See list.*

Fyrliste nr. og navn	Posisjon
090100, Fyrlykt, Egdeholmen	58-16,54'N 006-22,97'E
089700, Fyrlykt, Rossøy	58-13,79'N 006-30,01'E
086000, Fyrlykt, Brekneholmen	58-05,66'N 006-35,04'E
083200, Fyrlykt, Hausvigodden	58-02,79'N 006-58,52'E
082300, Fyrlykt, Lypskjer	58-00,32'N 007-00,62'E
081700, Fyrlykt, Utvåre	57-58,75'N 007-12,64'E
081200, Fyrlykt, Imsa	58-01,63'N 007-11,24'E
080900, Fyrlykt, Svinør	58-01,49'N 007-14,97'E
074300, Fyrlykt, Nordre Vassøy	58-01,77'N 007-42,02'E
067500, Fyrlykt, Saltholmen	58-13,89'N 008-24,30'E
053200, Fyrlykt, Stavseng	58-51,06'N 009-27,23'E
051900, Fyrlykt, Sundgårdsholmen	58-54,03'N 009-31,27'E
050700, Fyrlykt, Danholmen	58-56,42'N 009-38,25'E
047700, Fyrlykt, Saltbuodden	59-04,90'N 009-38,64'E
046000, Fyrlykt, Figgeskjæret	59-00,84'N 009-44,93'E
043500, Fyrstasjon, Tvistein	58-56,17'N 009-56,52'E
042000, Fyrlykt, Stavernsodden	58-59,24'N 010-03,14'E
033500, Fyrlykt, Hollenderbåen	59-09,64'N 010-37,41'E
031600, Fyrlykt, Medfjordbåen	59-20,13'N 010-34,30'E
030400, Fyrlykt, Mulodden	59-28,87'N 010-20,96'E
026300, Fyrlykt, Kroksberget	59-33,79'N 010-24,51'E

021300, Fyrlykt, Ildjærnsflu	59-51,35'N 010-37,86'E
020900, Fyrstasjon, Steilene	59-48,98'N 010-35,65'E
020200, Fyrlykt, Nordre Sundbyholmen	59-43,54'N 010-32,13'E
019900, Fyrlykt, Storegrunnen	59-42,55'N 010-35,35'E
019660, Fyrlykt, Tronstadodden	59-41,52'N 010-35,45'E
019500, Fyrlykt, Kaholmen	59-40,71'N 010-36,54'E
006000, Fyrlykt, Kuskjær	59-01,54'N 011-05,97'E
004700, Fyrlykt, Terneskjæra	59-05,18'N 010-53,89'E

Skyteøvelser. Advarsler.

(Gunnery Exercises. Warnings)

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

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

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

END205 Marstein Nord

60° 08.0' N, 04° 00.0' E

60° 08.0' N, 04° 52.0' E

59° 55.0' N, 04° 52.0' E

59° 55.0' N, 04° 00.0' E

END 207 Marstein Sør

59° 55.0' N, 04° 00.0' E

59° 55.0' N, 04° 52.0' E

59° 38.0' N, 04° 52.0' E

59° 38.0' N, 04° 00.0' 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, 207, 307, 559. (Redaksjonen, Stavanger 2009).

END206 Stolmen

60° 08.0' N, 04° 52.0' E

60° 03.0' N, 05° 02.0' E

59° 55.0' N, 05° 04.0' E

59° 55.0' N, 04° 52.0' E

END208 Slåtterøy

59° 55.0' N, 04° 52.0' E

59° 55.0' N, 05° 04.0' E

59° 45.0' N, 05° 04.0' E

59° 38.0' N, 04° 52.0' E

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

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

	Navn:	Posisjon:	Siste rapport:
	Apollo Spirit	57° 00' 47" N, 01° 19' 40" E	1/11-06
*	Bideford Dolphin	60° 21.2' N, 02° 54.0' E	5/1-09
	Bleo Holm	58° 06.1' N, 01° 26.3' W	27/5-01
	Borgholm Dolphin	57° 57.4' N, 01° 50.7' E	3/11-08
	Borgland Dolphin	61° 23.4' N, 02° 08.5' E	16/10-08
*	Borgsten Dolphin	58° 22.1' N, 00° 53.2' E	6/1-09
	Bredford Dolpin	58° 51.2' N, 02° 16.5' E	14/11-08
	Buchan Alpha	58° 55.9' N, 01° 29.3' E	17/11-09
	Byford Dolphin	57° 43.8' N, 03° 38.5' E	28/11-08
*	Deepsea Bergen	Ågotnes	10/1-09
*	Deepsea Delta	60° 27' 26" N, 02° 36' 29"E	26/12-07
	Deepsea Trym	60° 53.6' N, 03° 40.3' E	18/10-08
	Elgin PUQ	57° 00.7' N, 01° 50.3' E	3/7-00
	Ensco 101	56° 15.7' N, 01° 07.2' E	9/12-08
	Ensco 102	56° 50.9' N, 02° 15.3' E	26/6-08
	Ensco 70	56° 01.15' N, 04° 17.84' E	1/7-08
	Ensco 71	56° 31' 00" N, 05° 03' 39" E	22/2-07
	Ensco 72	56° 03' 42" N, 04° 15' 24" E	18/9-03
	Global Producer III	58° 08' 14" N, 02° 59' 31" E	18/1-08
	GSF Arctic II	Invergordon	4/12-08
	GSF Arctic IV	57° 54.1 N, 00° 36.6' W	7/10-08
	GSF Galaxy I	57° 22.5' N, 01° 51.9' E	30/7-08
	GSF Magellan	57° 01' 56" N, 01° 57' 19" E	7/10-06
	Haewene Brim FPSO	57° 09' 41" N, 02° 17' 41" E	8/10-06
	J W McLean	58° 19.4' N, 00° 41.8' E	29/10-08
	Jack Bates	62° 21' 03" N, 06° 06' 18" E	3/12-04
	Janice A	56° 24.1' N, 02° 15.0' E	23/10-98
*	Leiv Eriksson	63° 31.6' N, 05° 23.3' E	7/1-09
	Maersk Curlew	56° 44' 06" N, 01° 17' 48" E	7/5-04
	Maersk Endeavour	55° 32,28' N, 05° 01,85' E	19/2-07
	Maersk Enhancer	55° 38,24' N, 04° 53,03' E	19/2-07
	Maersk Exerter	55° 50,03' N, 04° 33,72' E.	19/2-07
	Maersk Gallant	56° 36.4' N, 03° 26.1' E	4/12-08
	Maersk Giant	57° 49.5' N, 04° 30.3' E	28/11-08
	Maersk Guardian	56° 47.2' N, 03° 02.5' E	2/11-08
	Maersk Innovator	56° 32' 44" N, 03° 13' 24" E	17/11-05
	Maersk Inspirer	58° 26' 48" N 01° 53' 13" E	16/5-07
	Maersk Resolute	56° 28.9' N, 04° 50.5' E	30/11-08
	MSV Regalia	Ågotnes	4/12-08
	Noble Byron Welliver	55° 28' 36" N, 05° 06' 35" E	19/2-07
	Noble Kolskaya	55° 40' 54" N, 04° 05' 12" E	3/12-04
	Noble Ton von Langeveld	57° 18.9' N, 00° 07.9' E	9/12-08
	Northern Producer	61° 29.15 N, 01° 27.52' W	8/11
	North Sea Producer	58° 18' 07" N, 00° 45' 19" E	7/5-04
	Ocean Guardian	58° 14.9' N, 00° 50.8' E	4/11-08
	Ocean Nomad	57° 23.9' N, 01° 17.9' E	11/11-08

	Navn:	Posisjon:	Siste rapport:
*	Ocean Princess	56° 26.2' N, 02° 00.3' E	2/1-09
	Ocean Vanguard	58° 14.9' N, 00° 50.8' E	28/10-08
	Paul B. Loyd Jr	60° 20.1' N, 04° 02.1' W	2/12-08
	Petrojarl 1	58° 30' 06" N, 01° 39' 54" E	17/1-02
	Petrojarl Foinaven	60° 18' 58" N, 04° 16' 24" W	7/5-04
	Polar Pioneer	72° 32' 06" N, 23° 20' 07" E	21/12-08
	Polyconfidence	61° 08' 00" N, 01° 44' 00" E	11/10-05
	Port Reval	56° 22' 24" N, 03° 15' 42" E	4/8-07
	Port Rigmar	56° 16.34' N, 03° 23.66' E	22/8-07
	Pride Rotterdam	55° 42.89' N, 04° 44.84' E	30/11-04
	Ramform Banff	57° 00' 06" N, 01° 17' 36" E	15/2-01
	Rigmar 301	56° 16' 26" N, 03° 23' 23" E	24/6-02
	Rowan Gorilla V	57° 00.7' N, 01° 50.4' E	20/10-07
*	Rowan Gorilla VI	57° 01.2' N, 01° 17.1' E	29/12-08
	Safe Caledonia	60° 37' N, 01° 39' E	6/1-08
	Safe Scandinavia	56° 16.6' N, 03° 23.8' E	21/12-08
	Scarabeo 5	65° 54' N, 07° 50' E	29/11-08
	Sedco 704	58 01.5' N, 00° 13.1' E	29/11-08
*	Sedco 711	56° 51.2' N, 01° 33.6' E	2/1-09
*	Sedco 712	Invergordon	2/1-09
	Sedco 714	60° 28.2' N, 01° 49.2' E	21/5-08
	Sevan Voyageur	57° 54.3' N, 04° 17.4' E	2/12-08
	Shelf Explorer	55° 28.64' N, 05° 06.44' E	18/6-01
	Songa Dee	60° 44.6' N, 03° 36.5' E	25/12-08
*	Stena Carron	60° 37.0' N, 00° 59.0' W	27/12-08
*	Stena Don	65° 21.0' N, 07° 20.0' E	8/1-09
*	Stena Spey	61° 12.5' N, 00° 44.5' E	26/12-08
	Transocean Arctic	64° 53' 20" N, 07° 04' 17" E	4/12-08
*	Transocean John Shaw	61° 28.0' N, 01° 32.0' E	4/1-09
	Transocean Leader	66° 48.4' N, 05° 10.5' E	6/12-08
*	Transocean Prospect	57° 58.1' N, 00° 55.6' W	9/1-09
	Transocean Rather	60° 18.4' N, 04° 20.3' W	5/9-08
	Transocean Searcher	61° 23.3' N, 03° 58.5' E	1/1-09
*	Transocean Winner	60° 39.4' N, 02° 39.5' E	30/12-08
	Veslefrikk B	60° 47' 00" N, 02° 53' 54" E	25/3-02
	West Alpha	60° 00.4' N, 02° 22.4' E	12/11-08
*	West Epsilon	58° 48.9' N, 02° 22.1' E	25/12-08
	West Navigator	63° 29.5' N, 05° 23.1' E	29/10-08
*	West Phoenix	65° 29.2' N, 06° 56.2' E	8/1-09
	West Venture	60° 45.2' N, 03° 26.6' E	27/12-08

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

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

500 meter sikkerhetssone:

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

Sikkerhetssoner regnes fra innretningens ytterpunkter.

På enkelte innretninger regnes sikkerhetssonen fra **stigerørenes 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.

(Se Efs 1/24/2009 og 1/25/2009).

Ankere/ankerliner:

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

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

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

500 metre Safety Zones

Safety zones will normally extend to a distance of 500 metres around all installations, measured from their outer edges. (See Efs 1/24/2008 and 1/25/2008).

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

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

Anchors and anchor chains/- wires

Anchors and anchor chains/- wires can be deployed up to 2500m from drilling-/productionplatforms/lotels 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 2009).

61. * 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	Nov. 07	47	Feb. 08	92	Feb. 08	140	Okt. 06	401	Aug. 06	501	Mars 04
2	Nov. 07	48	Juni 08	93	Mai 07	141	Feb. 08	402	Aug. 06	502	Feb. 01
3	Mai 08	49	Nov. 07	94	Juli 07	142	April 07	452	Okt. 06	503	Feb. 05
4	Juli 07	50	Mars 07	95	Jan. 07	143	Aug. 01	453	April 05	504	Juni 07
5	Mai 08	51	Juni 07	96	Sept. 07	201	Sept. 08	454	April 08	505	Jan. 03
6	Sept. 07	52	Nov. 08	97	Jan. 07	202	Aug. 06	455	Nov. 07	506	Feb. 05
7	Mai 08	53	Okt. 08	98	Nov. 06	251	Mai 08	456	Sept. 08	507	Jan. 03
8	Aug. 08	54	Des. 07	99	Okt. 07	252	Juni 08	457	Jan. 07	509	Jan. 03
9	April 07	55	Okt. 08	100	Nov. 06	253	Juni 08	458	Mai 08	510	Mars 02
10	Juni 07	56	Mars 08	101	Mai 08	270	Juli 05	459	Mars 05	512	Mai 99
11	April 08	57	Okt. 07	102	Feb. 08	300 (INT110)	Jan. 07	460	Mars 06	513	April 02
12	Juli 07	58	April 08	103	April 08	301 (INT140)	Mai. 07	461	Sept. 07	514	Sept. 99
13	April 08	59	Nov. 08	104	Mars 08	302	Jan. 04	462	Nov. 06	515	Feb. 01
14	Okt. 07	60	Sept. 07	105	Mars 08	303 (INT100)	Des. 08	463	Mai 08	516	Sept. 97
15	Sept. 07	61	Aug 08	106	Nov. 08	304 (INT101)	Nov. 08	464	Okt. 08	521	Juli 06
16	Mai 08	62	Mars 07	107	Aug. 03	305 (INT1300)	Mai. 07	465	Juli. 03	522	Aug. 06
17	Mars 08	63	Mars 08	108	Nov. 03	306	Juli 08	466	Juli 08	523	April 08
19	Okt. 07	64	Nov. 07	109	Nov. 07	307	Jan. 07	467	Okt. 08	524	Juli 03
20	Juni 07	65	Juni 07	110	Feb. 04	308	Jan. 07	468	Okt. 06	525	Juli 03
21	Feb. 08	66	Nov. 07	111	Des. 03	309	Jan. 07	469	Feb. 07	526	Nov. 08
22	Mai 08	67	Juni 08	112	Jan. 04	310	Juli 07	470	Nov. 05	527	Nov. 08
23	Juni 08	68	Juni 07	113	Juni 08	315	Nov. 08	471	Mars 07	533	Mai 01
24	Mai 08	69	Juni 08	114	Nov. 08	311	Sept. 06	472	April 03	534	Des. 92
25	Mai 07	70	Sept. 08	115	Aug. 08	321	Mai 07	473	Okt. 04	535	Jun. 97
26	Aug. 07	71	Sept. 08	116	Sept. 07	322	Sept. 08	474	Des. 08	536	Mai 01
27	Juni 07	72	Sept. 08	117	Jan. 08	323	Feb. 08	475	Sept. 06	537	Mai 01
28	Juli 08	73	Sept. 08	118	Jan. 09	324	Des. 08	476	Sept. 08	539	Okt. 04
29	Mai 08	74	Sept. 08	119	Mars 08	325	Mars 04	477	Feb. 07	540	Sept. 02
30	Okt. 08	75	Juli 08	120	Mai 07			478	Juni 08	550	Juni 02
31	Nov. 08	76	Aug. 08	124	Sept. 07			479	Nov. 08	551	Des. 07
32	Okt. 08	77	Okt. 08	125	Des. 08			480	Aug. 06	552	Feb. 01
33	Nov. 08	78	Aug. 08	126	Juni 08			481	Okt. 06	557	Juni 00
34	Sept. 08	79	Sept. 08	127	Juni 08			482	April 08	558	Jan. 02
35	Sept. 08	80	Juni 08	128	Juni 08			483	Des. 06	559	Sept. 08
36	Juni 08	81	Feb. 08	129	Juli 08			484	Feb. 05		
37	Des. 07	82	Des. 08	130	Des. 07			485	Feb. 05		
38	Juni 07	83	Nov. 07	131	April 08			486	Des. 05		
39	Des. 07	84	Feb. 08	132	April 08			487	Nov. 06		
40	Okt. 07	85	Nov. 07	133	Juni 06			488	Sept. 07		
41	Juli 07	86	Sept. 07	134	Mars 06			489	Juni 06		
42	Mai 08	87	Nov. 07	135	Aug. 06			490	Juli 07		
43	Nov. 07	88	Jan. 08	136	Juni 07			491	Juni 03		
44	Okt. 08	89	Feb. 08	137	Aug. 08			492	Juni 06		
45	Nov. 07	90	Jan. 08	138	Okt. 08			493	Mai 08		
46	Mai. 08	91	Okt. 07	139	Okt. 08			494	Feb. 08		

Publikasjoner du trenger for sikker og effektiv seilas

Den norske los

- 1 Alminnelige opplysninger
- 2a Svenskegrensen–Langesund
- 2b Langesund–Jærens rev
- 3 Jærens rev–Stad
- 4 Stad–Rørvik
- 5 Rørvik–Lødingen og Andenes
- 6 Lødingen og Andenes–Grense Jakobselv
- 7 Svalbard og Jan Mayen

Tidevanntabeller

for den norske kyst med Svalbard

Katalog over norske sjøkart

Symboler og forkortelser i norske sjøkart

*Disse publikasjoner er sammen med «Etterretninger for sjøfarende»
et nødvendig supplement til sjøkartet.*



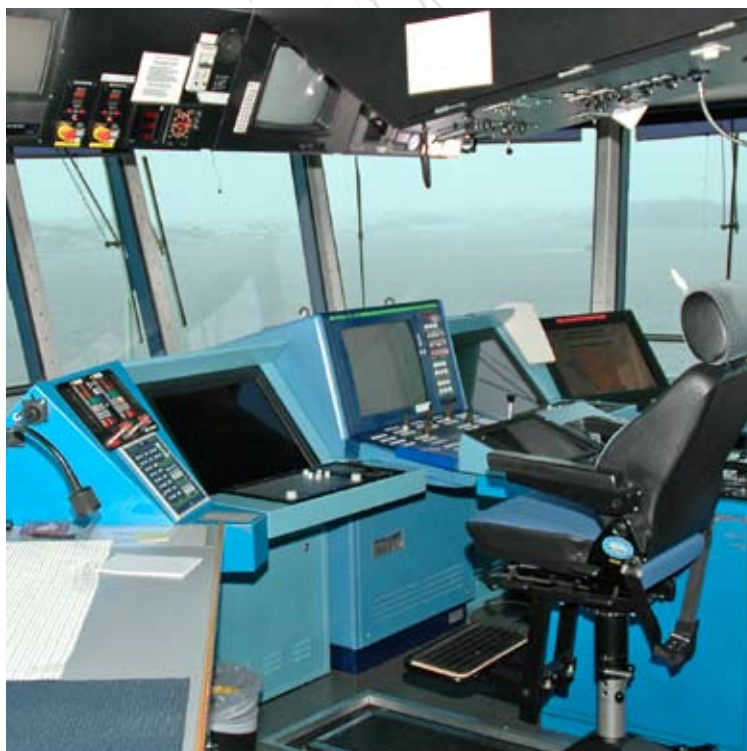
STATENS KARTVERK
SJØ

Postboks 60 - 4001 Stavanger - Telefon 51 85 87 00 - Telefax kartbestilling 51 85 87 01

PRIMAR ENC benefits

Benefits when using Electronic Navigational Charts (ENCs) with type approved Electronic Chart Display and Information System (ECDIS):

- Cost benefit from 2,3 to 5,3 times by use of ECDIS (*source IMO ECDIS FSA (Formal Safety Assessment)/ DNV, 2006*)
- Reduced risk of grounding - 40 % (*Source: DNV*)
- Up to eighteen-fold savings for every dollar invested in ECDIS with ENCs (*Source: Canadian Coast Guard, 1995*)
- Better and more cost effective route and voyage planning
- Efficient updating of ENCs
- Savings in paper charts, with related update services
- Better utilization of bridge personnel
- Voyage planning benefits
- Integration with AIS and other tools (*weather, navtex, etc*).



PRIMAR ENC Service offers efficient and flexible solutions for chart portfolio management. All prices include:

- Subscription with weekly updates on CD or with PRIMAR Online
- 3, 6 and 12 months subscription alternatives
- ENCs and updates available for download from web-site