

I Suomenlahti – Finska viken – Gulf of Finland

***354. (P)**

**22, 136, 136_A, 136_B, 952, 953
B/636/637/637_1/637_1A**

Suomi. Hangon meriväylä tulee uuden syvyyskäytännön piiriin (haraussyvyys -15.5/15.0 m MW2005). Korjaus.

Finland. Hangö havsfarled börjar omfattas av det nya sättet att ange leddjupgående (ramat djup -15.5/15.0 m MW2005). Rättelse.

Finland. Hanko Sea Route. The new channel draught practice (safe clearance depth -15.5/15.0 m MW2005) will be adopted. Correction.

Ref: TM/UFS/NtM 20-21/301/2009 (P)

Yksityiskohtia: Tiedonannon TM 20-21/301/2010 (P), kohdassa **"I. Syvyyskäytäntöväylä"** oli virhe englanninkielisessä käännöksessä Oikea käännös alla:

Detaljer: Underrättelsen UfS 20-21/301/2010 (P), punkt **"I. Farled med angivet leddjupgående"** – fel i den engelska texten. Den rätta översättningen nedan:

Details: Notice NtM 20-21/301/2010 (P), item **"I. Channel with max. authorised draught"** – error in the English text. Correction below:

I. Syvyyskäytäntöväylä – Farled med angivet leddjupgående – channel with authorised draught practice

Hangon meriväylä muutetaan syvyyskäytäntöväyläksi, välillä avomeri –Hangon Länsi-satama.

Hangö havsfarled ändras till farled med angivet leddjupgående mellan öppna havet och Västra hamnen i Hangö.

Hanko sea route will be amended to a channel with authorised draught practice between the open sea and Hanko Western Harbour.

(LV/TV/FTA, Helsinki/Helsingfors 2010)

*355.

951, 952

EST 300, 302, 507 (INT 1267), 605, 610

Viro. Kunda. Kopli. Osmussaari. Siirretyt luotsinkohtauspaikat. Karttamerkin­nän muutos.

Estland. Kunda. Kopli. Osmussaari. Flyttade platser där lots möter. Ändrad kartmarkering.

Estonia. Kunda. Kopli. Osmussaari. Pilot boarding places moved. Amend chart.

Siirrä – Flytta – Move (INT1 T1):

	WGS 84		
1)	Paikasta/Från/From	Paikkaan/Till/To	
	59°38.0'N	59°38.0'N	Kunda Bay
	26°29.0'E	26°29.5'E	
2)	59°29.0'N	59°29.4'N	Kopli
	24°33.0'E	24°33.0'E	(Suurupi fairway)
3)	59°14.0'N	59°14.5'N	Osmussaari
	23°29.0'E	23°29.5'E	(Dirham roadsted)

(NtM 116, 118, 119/8 Tallinn, 2010)

Il Saaristomeri ja Ahvenanmeri

Skärgårdshavet och Ålands hav

Archipelago Sea and Sea of Åland

*356. (P)

23, 23_A, 952, 953

B/639/646/646_1/648

D/702

Suomi. Saaristomeri. Taalintehtaan satama ja Taalintehtaan väylä tulevat uuden syvyyskäytännön piiriin (haraussyvyys -9.0 m MW2005). Korjaus.

Finland. Skärgårdshavet. Dalsbruks hamn och Dalsbruksleden börjar omfattas av det nya sättet att ange leddjupgående (ramat djup -9.0 m MW2005). Rät­ telse.

Finland. Arhipelago Sea. Taalintehdas harbour and Taalintehdas channel. The new channel draught practice (safe clearance depth -9.0 m MW2005) will be adopted. Correction.

Ref: TM/UfS/NtM 20-21/309/2009 (P)

Yksityiskohtia: Tiedonannon TM 20-21/301/2010 (P), kohdassa **"II. Syvyyskäytäntöväylä"** – virhe englanninkielisessä käännöksessä Oikeat käännökset alla:

Detaljer: Underrättelsen UfS 20-21/301/2010 (P), punkt **"II. Farled med angivet leddjupgående"** – fel i den engelska texten. Den rätta översättningen nedan:

Details: Notice NtM 20-21/301/2010 (P), item **"II. Channel with max. authorised draught"** – error in the English text. Correction below:

II. Syvyyskäytäntöväylä – Farled med angivet leddjupgående – Channel with authorised draught practice

Taalintehtaan väylä muutetaan syvyyskäytäntöväyläksi, välillä Förbyn –väylä–Taalintehdas: Dalsbruksleden ändras till farled med angivet leddjupgående mellan Förbyleden och Dalsbruk:

The Taalintehdas channel will be amended to a channel with authorised draught practice between Förby channel and Taalintehdas.

(LV/TV/FTA, Turku/Åbo 2010)

***357. (P)**

**22, 23, 23_B, 952
B/638/639/641/641_1**

Suomi. Saaristomeri. Förbyn satama ja Förbyn väylä tulevat uuden syvyyskäytännön piiriin (haraussyvyys -9.0/10.0/11.0 m MW2005). Korjaus.

Finland. Skärgårdshavet. Förby hamn och Förby farled börjar omfattas av det nya sättet att ange leddjupgående (ramat djup -11.0/10.0/9.0 m MW2005). Rättelse.

Finland. Arhipelago Sea. Förby harbour and Förby channel. The new channel draught practice (safe clearance depth -11.0/10.0/9.0 m MW2005) will be adopted. Correction.

Ref: TM/UfS/NtM 20-21/310/2009 (P)

Yksityiskohtia: Tiedonannon TM 20-21/310/2010 (P), kohdassa **"II. Syvyyskäytäntöväylä"** – virhe englanninkielisessä käännöksessä. Oikea käännös alla:

Detaljer: Underrättelsen UfS 20-21/310/2010 (P), punkt **"II. Farled med angivet leddjupgående"** – fel i den engelska texten. Rättelse nedan:

Details: Notice NtM 20-21/310/2010 (P), item **"II. Channel with max. authorised draught"** – error in the English text. Correction below:

II. Syvyyskäytäntöväylä - Farled med angivet leddjupgående – Channel with authorised draught practice

Förbyn väylä muutetaan syvyyskäytäntöväyläksi välillä Utö–Hanko–väylä (9.0m) – Förby (haraussyvyys -11.0 m):

Förbyleden ändras till farled med angivet leddjupgående mellan Utö–Hangöleden (9.0m) – Förby (ramat djup -11,0 m):

Förby channel will be amended to a channel with authorised draught practice between Utö–Hanko channel (9.0m) – Förby (safe clearance depth -11.0 m):

(LV/TV/FTA, Turku/Åbo 2010)

***358.(P)**

**21, 22, 136, 952, 953
B/636/637/637_1/638
B GENERAL / INDEX**

Suomi. Saaristomeri. Utö–Hanko–väylä, itäinen osa. Väylä tulee uuden syvyyskäytännön piiriin (haraussyvyys - 10.4/10.5 m MW2005). Korjaus.

Finland. Skärgårdshavet. Farleden Utö–Hangö, östra delen. Farled börjar omfattas av det nya sättet att ange leddjup-gående (ramat djup -10.4/10.5 m MW2005). Rättelse.

Finland. Archipelago Sea. Utö–Hanko channel, eastern part. New channel draught practice (safe clearance depth – 10.4/10.5 m MW2005) will be adopted. Correction.

Ref: TM/UfS/NtM 20-21/311/2009 (P)

Yksityiskohtia: Tiedonannon TM 20-21/311/2010 (P), kohdassa **”I. Syvyyskäytäntöväylä”** – virhe englanninkielisessä käännöksessä. Oikea käännös alla:

Detaljer: Underrättelsen UfS 20-21/311/2010 (P), punkt **”I. Farled med angivet leddjupgående”** – fel i den engelska texten. Rättelse nedan:

Details: Notice NtM 20-21/311/2010 (P), item **”I. Channel with max. authorised draught”** – error in the English text. Correction below:

I. Syvyyskäytäntöväylä – Farled med angivet leddjupgående – Channel with authorised draught practice

Utö–Hanko–väylä, itäinen osa muutetaan syvyyskäytäntöväyläksi välillä Förbyn väylä–Hangon meriväylä (haraussyvyys -10.4/10.5 m):

Farleden Utö–Hangö, östra delen ändras till farled med angivet leddjupgående mellan Förby farled och Hangö havsfarled (ramat djup -10.4/10.5 m):

Utö–Hanko channel, the eastern part will be amended to a channel with authorised draught practice between Förby channel and Hangö sea route (safe clearance depth -10.4/10.5 m):

(LV/TV/FTA, Helsinki/Helsingfors 2010)

*359.

23
D/705

Suomi. Saaristomeri. Kirjalansaaren ja Harvaluodon välinen salmi. Airisto-Harvaluoto-Lemlahti-venereitin P-puoli. Matalikko. Karttamerkintä.

Finland. Skärgårdshavet. Sundet mellan Kirjalaön och Harvarön. N om båtrutten Erstan-Harvarö-Lemlax. Grynnor. Kartmarkering.

Finland. Archipelago Sea. Strait between Kirjalansaari and Harvaluoto. N of Airisto-Harvaluoto-Lemlahti small craft route. Shoal. Insert in chart.

Lisää - Inför - Insert

INT1 K 13	WGS 84
Vedenalainen kivi	60°21.03'N
Undervattenssten	22°27.48'E
Underwater rock	
Korjaa 3m syvyyskäyrät	
Korrigerera 3m djupkurvor	
Correct 3m depth contours	

Venereitti on esitetty vain Merikarttasarjassa D.

Båtrutten finns utmärkt endast i Sjökortsserie D.

Small craft route included only in Chart Folio D.

(LV/TV/FTA, Helsinki/Helsingfors 2010)

IV Itämeri – Östersjön – Baltic Sea

360.(P)

PL 152, 153, 252, 500
(INT 1292, 1293, 1219, 1021)

Puola. Etelä-Itämeri. Uusi reittijakojärjestelmä (TSS) "Ślupska Bank".

Polen. Södra Östersjön. Nytt trafiksepareringssystem (TSS) "Ślupska Bank".

Poland. Southern Baltic. New traffic Separation Scheme (TSS) "Ślupska Bank".

Ajankohta: 1.12.2010

Tidpunkt: 1. december 2010

Time: 1. December 2010

Ks. Se, See: Poland NtM 30/591/2010 (P)

(NtM 30/591/2010 (P), Gdynia)

361.(T)

Swe. 7, 74, 81

Ruotsi. Etelä- ja Kaakkois-Itämeri. Öölannin KA-puoli. Ampumatarvikkeiden ja miinojen raivaus.

Sverige. Södra och Sydöstra Östersjön. SO om Öland. Röjning av ammunition och minor.

Sweden. Southern and South-Eastern Baltic. SE of Öland. Ammunition and mine clearance operations.

Ajankohta: 16-25.8.2010

Tidpunkt: 16-25 augusti 2010

Time: 16-25 August 2010

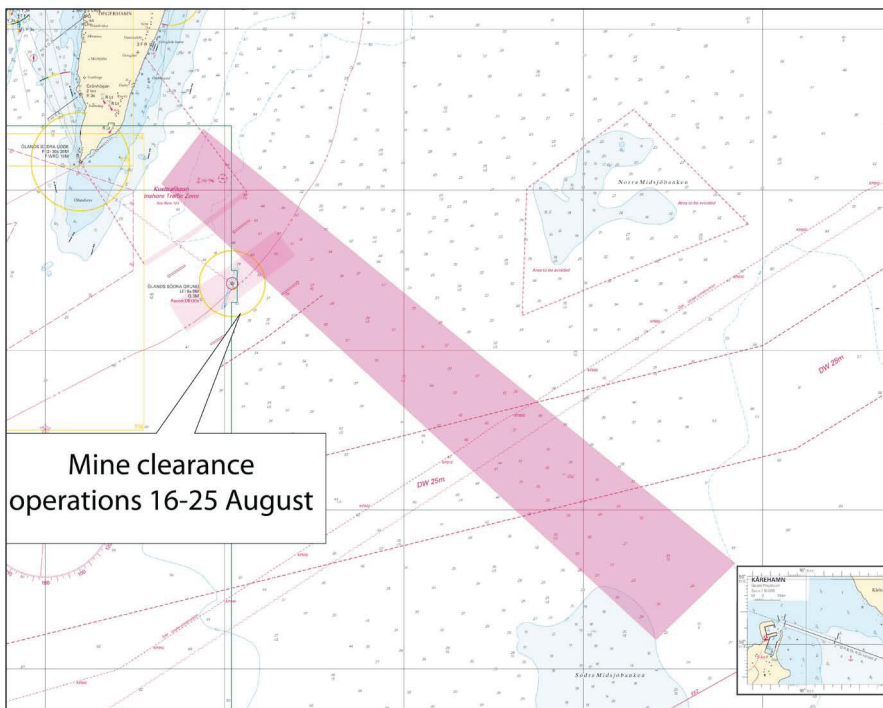
Paikka – Position – Position

	WGS 84	
Ölannin E -kärki	56°12.5'N	16°24.0'E
Ölands södra udde		
Ölands southern point		

Yksityiskohtia: Ampumatarvikkeiden ja miinojen raivauksia suoritetaan usean aluksen toimesta Öölannin KA-puolella, mainittuna aikana. Raivauksia suoritetaan jaksoittain TSS-alueella ja rannikkoliikennevyöhykkeellä. Raivausaluksiin saayhteyden VHF-kanavalla 16. Lisätietoja numerosta +46(0)87887500

Detaljer: Ammunitions- och minröjning kommer att bedrivas under angiven tid av ett antal fartyg i ett område SO om Ölands södra udde. Verksamheten kommer tidvis att pågå i Trafiksepareringen och kusttrafikzonen. För att kontakta fartygen används VHF kanal 16. Ytterligare information kan erhållas på tel. +46(0)87887500

Details: Ammunition and mine clearance operation will be in progress SE of Öland by several vessels. The operation will periodically be performed in the TSS and Inshore traffic zone. The vessels involved in the operation watch VHF ch. 16. For further information call: +46(0)87887500



Försvarsmakten, Stockholm. Publ. 30 juli 2010
(Ufs 316/6569, Norrköping 2010)

362.(P)

**PL 152, 153, 252, 500
(INT 1292, 1293, 1219, 1021)**

Ruotsi. Keskinen Itämeri. Kaakkoinen Itämeri. Reittijakojärjestelmän (TSS) ja kaksisuuntaisen reitin perustaminen Gotlannin ympärille.

Sverige. Mellersta Östersjön. Sydöstra Östersjön. Trafiksepareringssystem (TSS) och dubbelriktat farledsområde etableras runt Gotland

Sweden. Central Baltic. South-Eastern Baltic. Traffic Separation Schemes (TSS) and two way route to be established around Gotland.

Ajankohta: 1.1.2011, 0000 UTC

Tidpunkt: Den 1 januari 2011, 0000 UTC

Time: 1 December 2011; 0000 UTC

Ks. Se, See: Ruotsi, Sverige, Sweden NtM 309/6449/2010 (P)

(Ufs 309/6449, (P) Norrköping 2010)

363.

Latvia. Keskinen Itämeri. Saarenmaan E-puoli. Irben salmi. Poistettu valopoiju.

Lettland. Mellersta Östersjön. S om Saarenmaa. Irbe Strait. Indragen lysboj.

Latvia. Central Baltic. S of Saarenmaa. Irbe Strait. Discontinued lighted buoy.

Poista – Stryk – Delete:

	WGS 84	
Turvavesipoiju No 1, MO(A)10s		
Mitteldsmärket No 1, MO(A)10s	57°51.03'N	21°39.16'E
Safe water light-buoy No 1, MO(A)10s		

(Ufs 315/6545 Norrköping 2010 / NtM 7/064, Riga 2010)

364.

**PL 152, 251, 500
(INT 1292, 1218, 1021)**

Puola. Rozewian P-puoli. Öljykenttä B-3. Siirretty porauslautta "Baltic Beta" ja kiinnityspoiju.

Polen. N om Rozewia. Oljefält B-3. Borrplattformen "Baltic Beta" och förtöjningsbojen har flyttats.

Poland. N of Rozewia. Oil field B-3. Drilling platform "Baltic Beta" and mooring buoy moved.

Uudet sijainnit – Nya positioner – New positions**A) Baltic Beta**

WGS 84	
55°28'53".77N	18°10'54".91 E

B) Kiinnityspoiju – Förtöjningsboj - Mooring buoy (PB -1)

WGS 84	
55°27'15".86 N	18°10'50".08 E

(NtM 32/635/2010, Gdynia)

365.(T)**PL 152, 251, 500
(INT 1292, 1218, 1021)****Puola. Rozewia P-puoli. Porauslautta Petrobaltic poistettu.****Polen. N om Rozewia. Borrplattformen Petrobaltic indragen.****Poland. N of Rozewia. Drilling platform Petrobaltic deleted.**

Ref: TM/UfS/NtM 22/344/2010 (T)

Arvioitu sijainti – Beräknad position - Approx. position

WGS 84	
55°30.5'N	18°12.9'E

(NtM 32/634/2010, Gdynia)

366.*952, 953
EST 302, 513****Viro. Hiidenmaan KO-puoli. Siirretty luotsinkohtauspaikka. Karttamerkin­nän muutos.****Estland. NO om Dagö. Flyttad plats där lots möter. Ändrad kartmarkering.****Estonia. NE of Hiidenmaa. Pilot boarding place moved. Amend chart.****Siirrä – Flytta – Move (INT 1 T1):**

WGS 84		
Paikasta/Från/From	Paikkaan/Till/To	Lehtma roadsted
59°05.0'N	59°05.5'N	
22°44.0'E	22°44.0'E	

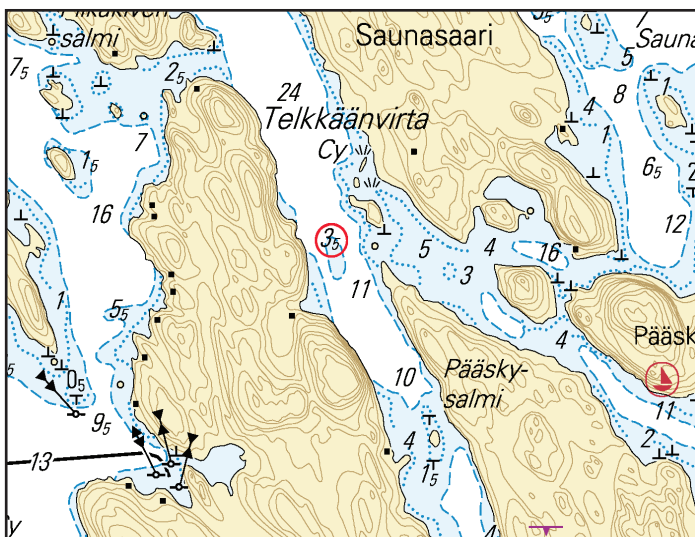
(NtM 120/8 Tallinn, 2010)

VI Sisävesistöt – Inlandsfarvattnen – Inland Waterways

367.*L/219****Suomi. Vuoksen vesistö. Pihlajavesi. Pesolansaari. Vedenalainen kivi. Syvyystietojen muutokset. Karttamerkin­nän muutos.****Finland. Vuoksens vattendrag. Pihlajavesi. Pesolansaari. Undervattenssten.****Ändrad djupinformation. Ändrad kartmarkering.****Finland. Vuoksi watercourse. Pihlajavesi. Pesolansaari. Underwater rock.****Amended depth information. Amend chart.**

Syvyystietojen muutokset – Ändrad djupinformation – Amended depth information

	INT 1 K 13	WGS 84	
Lisää	Vedenalainen kivi	61°43.09'N	28°56.64'E
Inför	Undervattenssten		
Insert	Underwater rock		
Poista			
Stryk	3.5 m		
Delete			
	Korjaa syvyyskäyrät		
	Korrigera djupkurvor		
	Correct depth contours		



(LV/TV/FTA, Helsinki/Helsingfors 2010)

*368.

K/326

J/324

Kymijoen vesistö. Päijänne. Jyväskylä. Keljonlahti. Lasketut vesijohdot. Karttamerkintä.

Kymmene älvs vattendrag. Päijänne. Jyväskylä. Keljonlahti. Tryckledning för vattenledningar. Kartmarkering.

Kymijoki watercourse. Päijänne. Jyväskylä. Keljonlahti. Water pipes laid. Insert in chart.

Yksityiskohtia: Keljonlahden voimalaitoksen jäähdytysveden otto- ja purkuputket ovat valmistuneet. Käyttöön otettujen putkien lisäksi pohjaan on jäänyt 2 erillistä rikkoontunutta putkea. Ks. karttaliite.

Detaljer: Inlopps- och utloppsledningarna för kylvattnet i Keljonlahti kraftverk är på plats. Förutom ledningarna som tagits i bruk ligger det två skilda, söndriga ledningar kvar på botten. Se kartskissen.

Details: The inlet and outlet pipes for cooling water to the Keljonlahti power plant have been laid. In addition to the water pipes in use, two separate broken water pipes have been left on the seabed.

Lisää vesijohdot– Inför vattenledningar – Insert waterpipes:

Putki 1 – Ledning 1 – Pipe 1

	WGS 84	
1)	62°11.6148'N	25°44.2780'E
2)	62 11.6735	25 44.4435

Putki 2 – Ledning 2 – Pipe 2

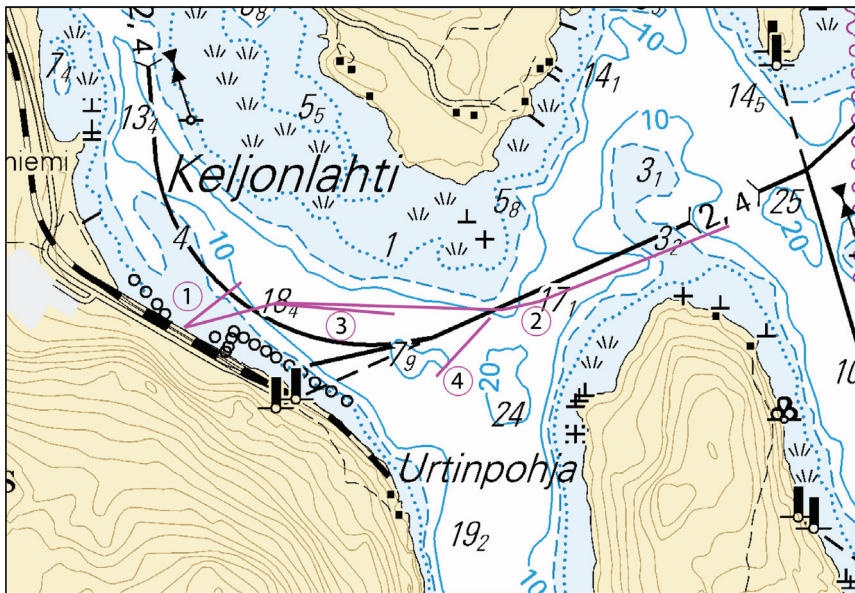
	WGS 84	
1)	62°11.6134,N	25°44.2801'E
2)	62 11.6468	25 44.5432
3)	62 11.6381	25 45.2003
4)	62 11.6489	25 45.3201
5)	62 11.7498	25 45.8643

Putki 3 – Ledning 3 – Pipe 3 (rikkoontunut putki – söndrig ledning– broken pipe)

	WGS 84	
1)	62°11.6442'N	25°44.5486'E
2)	62 11.6308	25 44.8917

Putki 4 – Ledning 4 – Pipe 4 (rikkoontunut putki – söndrig ledning – broken pipe)

	WGS 84	
1)	62°11.5487'N	25°45.0165'E
2)	62 11.6201	25 45.1583



(LV/TV/FTA, Lappeenranta/Villmanstrand 2010)

VIII Tiedotuksia – Tillkännagivanden – Announcements

***369.**

Suomi. Uusi kulkusyvyysskäytäntö. Tiedonanto uusitaan.

Aikaisempi tiedonanto: TM 5-6/104/2007, 17/314/2005

Yksityiskohtia: Uutta kulkusyvyysskäytäntöä noudatetaan väylillä seuraavasti:

Suomessa noudatetun käytännön mukaan väyliä syvyys vahvistetaan ja ilmoitetaan kulkusyvyytenä. Kulkusyvyyden tarkoittaa suurinta suunniteltua syvyyttä, jolla alus voi normaaliolosuhteissa käyttää väylää. Kulkusyvyyden määritetään vertailutaso mukaisesta vedenpinnasta.

Väyliä kulkusyvyysskäytäntöä on uudistettu siten, että tietyillä, erikseen mainituilla väylillä voidaan väylälle merkittyä kulkusyvyyttä tulkita ohjeellisenä arvona, josta on mahdollista poiketa aluksen päällikön ja luotsin tapauskohtaisen harkinnan mukaan.

Ohjeellisen kulkusyvyyden soveltamiseen vaikuttavia tekijöitä ovat vallitsevat paikalliset olosuhteet, aluksen ominaisuudet, aluksen nopeus ja väylän ominaisuudet. Huomioitavia tekijöitä ovat mm. tuuliolosuhteet, merenkäynti, jääolosuhteet, vedenkorkeustiedot ja

-tilanne, kriittiset matalat, pohjan laatu niiden kohdalla, väylällä ja satamassa olevan nimellisen varaveden suuruus sekä kaiken kaikkiaan väylästä käytettävissä olevien tietojen määrä ja laatu ja väylän käyttökokemukset. Liikennevirasto huolehtii, että perustiedot väylästä ja tiedot syvyyskäytännön periaatteista sen soveltamiseksi ovat väyläikäyttäjien saatavilla. Väyläikäyttäjä vastaa tekemistään tulkinnoista ja ratkaisuksista.

Merikartoilla uudistus näkyy siten, että uuden soveltamiskäytännön piiriin kuuluvilla väylillä kartalla esitetään kulkusyvytyden lisäksi myös väylän harausyvytyys eli varmistettu vesisyvytyys (karttamerkintä INT 1 I 2010). Harausyvytyden vaihtumisraja merkitään magentan värisellä katkoviivalla. (Ennen 20.4.2010 julkaistuissa kartoissa valkoisella kaistalla). Painetuilla kartoilla on kyseisten väylien ulkopäissä viittaus uudesta kulkusyvytyyskäytännöstä (FAIRWAY DRAUGHT, see Note).

Rasterointi ja merkintä harausyvytydestä koskevat 1:50 000 rannikkokartoilla valtion ylläpitämää väyläosuutta. Vastaavat satama-alueita koskevat harausyvytyysmerkinnät esitetään tarvittaessa suurempimittakaavaisissa erikoiskartoissa.

Uudistus tuli voimaan 15.7.2005, ja uusi kulkusyvytyyskäytäntö on tällä hetkellä voimassa seuraavilla väylillä:

Väylä	Kulkusyvytyys	Käyttöönottovuosi	Kartta	TM
Sköldvik	15,3	2005	17	(17/314/2005)(20.6.2005)
Uusikaupunki, Hepokari	8,5	2005	40	(17/314/2005)(20.6.2005)
Rauman Rihtniemi	10,0	2005	41	(17/314/2005)(20.6.2005)
Kristiinankaupunki	12,0	2005	44	(17/314/2005)(20.6.2005)
Pietarsaari	9,0	2005	51	(17/314/2005)(20.6.2005)
Loviisa	9,5	2007	15,16	(19/333/2007)(10.7.2007)
Kokkola	13,0	2007	52	(35-36/638/2007)(20.12.2007)
Orrengund - Kotka	10,0	2008	14,15	(1/13/2009)(10.1.2009)
Vuosaari	11,0	2008	18	(27/477/2008, 30.9.2008)
Uusikaupunki	10,0	2008	40	(27/476/2008, 30.9.2008)
Vaasa	9,0	2008	48	(5/85/2008, 20.2.2008)
Tulossa:				
Hanko	13,0	2010	21,2,136	syksy/2010
Förby	9,0	2010	22,23	syksy/2010
Taalintehdas	8,0	2010	23	syksy/2010
Hangon kiertoväylä (Utö-Hanko väylä, itäinen osa)	9,0	2010	22,2,136	syksy/2010

Uusista käytännön piiriin tulevista väylistä tiedotetaan erikseen. Väylä voidaan ottaa käyttöön uuden syvyyskäytännön mukaisena siinä vaiheessa, kun siitä ilmestyy uuden merkintätavan mukainen merikartta. Käyttöönnotosta ilmoitetaan Tiedonantoja merenkulkijoille -lehdessä.

Samassa yhteydessä päivitetään myös ko. väylää koskevat tiedot Liikenneviraston Meriosaston Internet- ja Intranet sivuille.

Lisäinformaatioita väylistä, satama-alueista ja satamien liikennepalveluista saa Liikenneviraston väyläkorteista, jotka ovat saatavilla osoitteessa: www.merenkulku.fi < vaylat ja kanavat < vaylakortit

Liikennevirasto ylläpitää luetteloa väylistä, joilla sovelletaan ohjeellista kulkusyvyyttä. Laajimmillaankin uudistus koskee ainoastaan luotsattavaksi määriteltyjä rannikon kauppamerenkulun väyliä. Valtaosalla väylästä nykyinen kulkusyvyyskäytäntö ja väyliä merkitseminen merikartoille (INT 1 M 6) säilyy muuttumattomana.

Yksityiskohtaisempi kuvaus väyliä syvyyskäytännöstä on julkaistu Merenkulkulaitoksen tiedotuslehdessä nro 8/2005 "Väyliä kulkusyvyyskäytäntö". (www.merenkulku.fi > Tietopalvelut > Säädökset ja määräykset)

(LV/TV/FTA, Helsinki/Helsingfors 2010)

***Finland. Det nya sättet att ange leddjupgående. Underrättelsen upprepas.**

Tidigare underrättelse: Ufs 5-6/104/2007, 17/314/2005

Detaljer: Det nya sättet att ange leddjupgående tillämpas på följande sätt i farlederna: Enligt gängse praxis fastställs och anges farledsdjupet i Finland i form av ett leddjupgående. Leddjupgåendet avser det största planerade djupgående ett fartyg i normala förhållanden kan ha när det går i farleden vid det vattenstånd som motsvarar referensnivån.

Praxis har ändrats så att leddjupgåendet i vissa, särskilt nämnda farleder kan tolkas som ett riktvärde, som det är möjligt att avvika från i enskilda fall efter befälhavarens och lotsens gottfinnande.

Faktorer som påverkar det rekommenderade leddjupgåendet är rådande lokala förhållanden, fartygets egenskaper, dess fart och farledens egenskaper. Hänsyn bör tas bl.a. till vindförhållandena, sjögången, isläget, vattenståndet, kritiskt belägna grund, bottentopografin vid grunden, den nominella djupmarginalens storlek både i farleden och i hamnen samt farledsinformationens kvalitet och art överlag, liksom erfarenheterna av att navigera i farleden. Trafikverket sörjer för att basfakta om farleden och principerna för fastställande av leddjupgåendet finns tillgängliga. De som utnyttjar farleden ansvarar för gjorda tolkningar och fattade beslut.

På sjökorten syns reformen så att också det ramade djupet dvs. det kontrollerade vattendjupet anges, vid sidan om leddjupgåendet, för de farleder som den nya praxisen gäller. Det ramade djupet anges med internationell symbol (INT 1 I 2010). Gränsen där det ramade djupet övergår i ett annat markeras med en bruten magentafärgad linje (tidigare med en vit fil). Där farleden ifråga börjar finns det i de tryckta sjökorten en hänvisning till det nya sättet att ange leddjupgående (FAIRWAY DRAUGHT, see Note).

Rastreringen och utmärkningen av det ramade djupet i kustkortet (skala 1:50 000) gäller de avsnitt av farleden som staten upprätthåller. De ramade djupen i hamnområdena anges vid behov i storskaligare specialkort.

Reformen trädde i kraft 15.7.2005 och det nya sättet att ange leddjupgående gäller för närvarande i följande farleder:

Farled	Leddjupgående	Införande, år	Kort	UfS
Sköldvik	15,3	2005	17	(17/314/2005)(20.6.2005)
Nystad, Hepokari	8,5	2005	40	(17/314/2005)(20.6.2005)
Raumo Rihtniemi	10,0	2005	41	(17/314/2005)(20.6.2005)
Kristinestad	12,0	2005	44	(17/314/2005)(20.6.2005)
Jakobstad	9,0	2005	51	(17/314/2005)(20.6.2005)
Lovisa	9,5	2007	15,16	(19/333/2007)(10.7.2007)
Karleby	13,0	2007	52	(35-36/638/2007)(20.12.2007)
Orrengund - Kotka	10,0	2008	14,15	(1/13/2009)(10.1.2009)
Nordsjö	11,0	2008	18	(27/477/2008, 30.9.2008)
Nystad	10,0	2008	40	(27/476/2008, 30.9.2008)
Vasa	9,0	2008	48	(5/85/2008, 20.2.2008)
På kommande:				
Hangö	13,0	2010	21,2,136	hösten/2010
Förby	9,0	2010	22,23	hösten/2010
Dalsbruk	8,0	2010	23	hösten/2010
Hangö omfartsled (farleden Utö-Hangö, östra delen)	9,0	2010	22,2,136	hösten/2010

Information om nya farleder som börjar omfattas av den nya praxisen publiceras separat. Den nya praxisen kan införas i en farled först då ett sjökort där farleden är utmärkt på det nya sättet har utgetts. Information om införandet av den nya praxisen lämnas i UfS. Samtidigt uppdateras uppgifterna om farleden på Trafikverkets Sjöavdelnings Internet- och Intranet-sidor.

Ytterligare information om farlederna, hamnområdena och trafikservicen i hamnarna i Trafikverkets farledskort på adressen: www.merenkulku.fi < vaylatja kanavat < vaylakortit

Trafikverket upprätthåller en lista över de farleder för vilka det rekommenderade leddjupgåendet gäller. Hur mycket förfarandet än utökas i framtiden kommer det alltid endast att gälla sådana kustfarleder för handelssjöfarten som också är lotsleder. I flertalet farleder kommer tidigare gängse praxis och sätt att utmärka farlederna på sjökorten (INT 1 M 6) att förbli oförändrat.

En detaljerad beskrivning av det nya sättet att ange leddjupgående har getts ut i Sjöfartsverkets Informationsblad nr 8/2005 "Sättet att ange leddjupgåendet".

(LV/TV/FTA, Helsinki/Helsingfors 2010)

***Finland. New authorised draught practice. Notice repeated.**

Earlier Notice: NtM 5-6/104/2007, 17/314/2005

Details: The new authorised draught practice will be implemented in the channels as follows:

The current practice in Finland is to determine and indicate channel depth as an authorised draught. Authorised draught is defined as the maximum design draught by which a ship can sail in a channel in normal conditions. The authorised draught is reckoned from the sea level equalling the reference datum.

This practice has been changed in certain specified channels where the authorised draught can be interpreted as a recommendation, which it is possible to depart from in certain situations at the shipmaster's and the pilot's discretion.

Factors affecting the recommended draught are prevailing local conditions, ship characteristics, speed and channel characteristics. Aspects to be considered are wind conditions, sea state, ice conditions, water level, critical shallows, nominal gross underkeel clearance both in the channel and in port, the overall quality and type of channel data available, as well as the accrued experience of navigation in the channel. The Finnish Transport Agency provides basic channel data and establishes the principles for applying the authorised draught practice, whereas the users are responsible for judgments and decisions made.

The new practice is reflected in charts so that in channels to which the practice applies safe clearance depth i.e. the guaranteed water depth (INT 1 I 2010) is given besides the authorised draught. The limits of fairway areas with differing safe clearance depths are indicated by means of a magenta coloured broken line. (In charts published before 20 April 2010 this is indicated by a white line.) In printed charts there is a reference to the new authorised draught practice at both ends of the channel in question (FAIRWAY DRAUGHT, see Note).

Rastering and the practice of indicating safe clearance depth are used in coastal charts (scale 1:50 000) maintained by the State. Safe clearance depths in harbour areas are indicated in larger-scale special charts.

The new practice came into force on 15 July 2005, and is now applied in the following channels:

Channel	Max. authorised draught	Adopted, year	Chart	NtM
Sköldvik	15,3	2005	17	(17/314/2005)(20.6.2005)
Uusikaupunki, Hepokari	8,5	2005	40	(17/314/2005)(20.6.2005)
Rauma, Rihtniemi	10,0	2005	41	(17/314/2005)(20.6.2005)
Kristiinankaupunki	12,0	2005	44	(17/314/2005)(20.6.2005)
Pietarsaari	9,0	2005	51	(17/314/2005)(20.6.2005)
Loviisa	9,5	2007	15,16	(19/333/2007)(10.7.2007)
Kokkola	13,0	2007	52	(35-36/638/2007)(20.12.2007)
Orrengund - Kotka	10,0	2008	14,15	(1/13/2009)(10.1.2009)
Vuosaari	11,0	2008	18	(27/477/2008, 30.9.2008)
Uusikaupunki	10,0	2008	40	(27/476/2008, 30.9.2008)
Vaasa	9,0	2008	48	(5/85/2008, 20.2.2008)
Coming:				
Hanko	13,0	2010	21,2,136	autumn/2010
Förby	9,0	2010	22,23	autumn/2010
Taalintehdas	8,0	2010	23	autumn/2010
Hanko Bypass Channel (Utö-Hanko channel, eastern part)	9,0	2010	22,2,136	autumn/2010

As the new practice will gradually extend to other channels in the forthcoming years, information about such changes will be given separately. The practice can be introduced in a channel only when a new chart of the channel has been published, where channel draught has been indicated according to the new practice. Information about the practice being extended to a new channel will be published in Notices to Mariners. Simultaneously the updated information will be found on the Internet and Intranet pages of the Finnish Transport Agency/Maritime Department.

For further information on channels, harbour areas and traffic services provided by the harbours see the fairway cards of the Finnish Transport Agency at the address: www.merenkulku.fi < merenkulun palvelut < vaylat ja kanavat < vaylakortit

The Finnish Transport Agency keeps an updated list of channels in which recommended draught is applied. However, the practice will always cover only merchant shipping lanes requiring pilotage. In most of the channels, the current draught practice and manner of

indicating channel depth (INT 1 symbol M 6) will remain unchanged.

A more detailed description of the authorised draught practice has been published in the FMA Bulletin No. 8/2005 "Authorised channel draught practice".

(LV/TV/FTA, Helsinki/Helsingfors 2010)

***370.**

Suomi. Uusi merikarttasymboli. Tiedonanto uusitaan.

Finland. Ny sjökortssymbol. Underrättelsen upprepas.

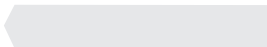
Finland. New chart symbol. Notice repeated.

Ref: TM/UfS/NtM 8/112/2010

Väyläalueen kuvaustapa on muuttunut. Uusi kuvaustapa vastaa muutoksia kansainvälisessä karttasymboliikassa.

Nytt sätt att ange farledsområde. Det nya sättet motsvarar de ändrade internationella sjökortssymbolerna.

New way of marking fairway area. The new system corresponds to the changes in the international symbols.



(Vanha - Tidigare - Former)



(M 18)

(LV/TV/FTA, Helsinki/Helsingfors 2010)

NAVAREA ONE

371. NAVAREA ONE 222

SELF CANCELLING. CANCEL NAVAREA ONE 166/10. SURVEY OPERATIONS BY S/V HUGIN EXPLORER AND S/V KONDOR EXPLORER COMPLETED.

372. NAVAREA ONE 224

SELF CANCELLING. CANCEL NAVAREA ONE 188/10 (GA50). ELIE NESS LIGHT NORMAL CONDITIONS RESTORED

373. NAVAREA ONE 225

1. NAVAREA ONE MESSAGES IN FORCE AT 131000 UTC AUG 10:

2008 SERIES: 341.

2010 SERIES: 037 041 053 056 104 106 114 155 163 182 184 186 187 196 199 200 202 206 209 210 212 213 216 219 220 223 225.

NOTES:

A. TEXTS OF NAVAREA ONE MESSAGES ARE PRINTED IN WEEKLY EDITIONS OF NOTICE TO MARINERS.

B. NAVAREA ONE MESSAGES LESS THAN 42 DAYS OLD (182/10 ONWARDS) ARE CURRENTLY INCLUDED ON RELEVANT SAFETYNET AND/OR NAVTEX BROADCASTS.

2. CANCEL 221/10 (GA40)(EA08)(OA90).

374. NAVAREA ONE 226

1. RIGLIST. CORRECT AT 160600 UTC AUG 10

SOUTHERN NORTH SEA: 51 TO 55N.

53-43.4N 004-47.7E NOBLE GEORGE SAUVAGEAU

53-44.5N 003-37.1E SEAFOX 2

53-49.1N 004-30.8E NOBLE RONALD HOOPE

53-53.3N 000-26.0E NOBLE JULIE ROBERTSON

54-02.1N 000-27.4E GSF LABRADOR

54-06.3N 002-34.2E NOBLE SCOTT MARKS

54-19.3N 001-16.2E NOBLE BYRON WELLIVER

NEW ACP CAVENDISH PLATFORM ENSCO 72

NORTH SEA: 55 TO 60N, EAST OF 5W AND THE BALTIC SEA.

56-22.9N 004-14.2E MAERSK GIANT

56-32.0N 002-14.4E OCEAN PRINCESS

56-48.3N 003-26.0E MAERSK GUARDIAN

56-54.9N 002-24.0E ROWAN GORILLA 6

56-57.6N 001-48.4E ROWAN GORILLA 5

57-02.4N 003-17.1E MAERSK GALLANT

57-04.7N 002-06.5E BYFORD DOLPHIN

57-08.6N 002-16.6E SEDCO 704

57-11.1N 001-54.8E ENSCO 101

57-24.0N 001-44.2E ENSCO 100

57-32.5N 001-17.0E GSF GALAXY 2

57-52.4N 000-20.0W GSF ARCTIC 4

NEW

58-12.5N 000-18.5E	TRANSOCEAN PROSPECT	
58-22.3N 000-53.1E	NOBLE TON VAN LANGEVELD	
58-25.4N 001-43.4E	WEST EPSILON	
58-49.4N 002-36.9E	TRANSOCEAN WINNER	
58-50.8N 001-44.7E	TRANSOCEAN LEADER	NEW
59-03.9N 001-45.3E	SONGA DELTA	NEW
59-31.3N 001-25.4E	GSF ARTIC 3	
59-32.8N 001-59.3E	SONGA DEE	
59-53.4N 001-13.9E	OCEAN NOMAD	NEW

NORWEGIAN SEA: NORTH OF 60N, EAST OF 5W.

60-11.2N 003-51.3W	BORGSTEN DOLPHIN	
60-18.7N 004-20.3W	PAUL B LOYD JR	
60-49.3N 004-33.9W	WEST PHOENIX	
60-52.0N 003-33.5E	SONGA TRYM	
60-56.1N 002-13.9W	SEDCO 714	NEW
61-02.0N 001-07.7E	STENA SPEY	
61-09.0N 000-47.1E	JW MCLEAN	
61-10.4N 003-26.5E	BIDEFORD DOLPHIN	
61-16.5N 002-07.2E	POLAR PIONEER	
61-20.3N 003-57.4E	TRANSOCEAN SEARCHER	
61-29.7N 001-25.7E	TRANSOCEAN JOHN SHAW	
64-47.4N 007-00.8E	TRANSOCEAN ARCTIC	
65-00.3N 007-33.4E	DEEPSEA BERGEN	
65-02.4N 006-56.3E	SCARABEO 5	
65-25.6N 007-10.5E	BREDFORD DOLPHIN	
65-47.9N 007-43.2E	BORGLAND DOLPHIN	
65-58.1N 007-48.6E	WEST ALPHA	
66-00.3N 008-01.9E	AKER SPITSBERGEN	
66-11.0N 004-11.4E	AKER BARENTS	

SOUTH AND WEST COASTS OF THE BRITISH ISLES.

54-24.4N 011-04.4W SEDCO 711

NOTES:

- A. RIGS ARE PROTECTED BY A 500 METRE SAFETY ZONE.
- B. ACP - ADJACENT TO CHARTED PLATFORM.
- 2. CANCEL 223/10.

375.NAVAREA ONE 227

NORTH SEA, UK AND NORWEGIAN SECTORS. NINIAN OILFIELD. CHART BA 295.

- 1. SEISMIC SURVEY IN PROGRESS BY M/V RAMFORM VIKING AND M/V OCEAN EXPLORER TOWING 16 X 4800 METRE LONG CABLES IN AREA BOUNDED BY 61-03N 000-45E, 61-03N 002-08E, 60-37N 002-12E AND 60-37N 000-57E. GUARD VESSEL IN ATTENDANCE. WIDE BERTH REQUESTED.
- 2. CANCEL THIS MESSAGE 312359 UTC AUG 10.
- 3. CANCEL NAVAREA ONE 202 (GA96)