

Skrifstofa Alþingi – nefndasvið  
Austurstræti 8-10  
150 Reykjavík

Akureyri, 2. júní 2023

**Efni: Umsögn um þingsályktunartillögu um gerð stefnu um móttöku skemmtiferðaskipa, Þingskjal 410 – 383. mál.**

Nú eru rúmlega 100 ár síðan fyrsta skemmtiferðaskipið kom til Íslands. Almennt hefur þessi starfsemi gengið mjög vel, vaxið og verið mikilvægur hluti gjalddeyrisöflunar þjóðarinnar. Í fyrstu voru það aðallega stærri hafnirnar, Reykjavík og Akureyri sem fengu heimsóknir þessara skipa en í seinni tíð og þá sérstaklega síðustu 10 ár hafa skemmtiferðaskip fjölgað komum sínum til fleiri hafna. Er svo komið að fjöldi þeirra hafna og sveitarfélaga sem fá heimsóknir þessara skipa og farþega þeirra eru í kringum 20. Komur skemmtiferðaskipa hafa almennt haft mjög jákvæð áhrif á þessi sveitarfélög og þau fyrirtæki og þjónustuaðila sem sinna móttöku þeirra, bæði er varðar tekjur en ekki síður hefur verið markvisst unnið að fegrun hafnarsvæðanna. Mikill metnaður er víða um land að nærumhverfi og hafnir séu snyrtilegar þannig að orðspor Íslands út á við verði sem jákvæðast. Þó nokkur fyrirtæki og einstaklingar víðs vegar um land byggja afkomu sína að miklu eða öllu leyti á því að þjónusta þessi skip með ýmsum hætti. Í þessu samhengi er einnig mikilvægt að taka fram að í einkunnagjöf margra þessara skipafélaga eru íslenskar hafnir og viðkomustaðir ítrekað að skora mjög hátt og oft í 2-4 sæti á lista um 140 hafna í Evrópu. Samkvæmt skoðanakönnun sem Cruise Iceland lét gera 2018 má ætla að þessi þjónusta skilji eftir sig um og yfir 20 milljarða ISK og nærri eitt þúsund (1.000) heilsársstörf. Mörg þessara starfa hafa orðið til á landsbyggðinni. Í umræðu um að dreifa ferðamönnum um landið má segja að þessi starfsemi hafi dreift ferðamönnum sérlega vel og umfram það sem algengt er annarsstaðar í greininni.

Í greinargerð með þingsályktunartillögunni segir: **„þau sem þjónusta skemmtiferðaskip hafa kallað eftir regluverki og stefnumótun varðandi komur þeirra hingað.“** Cruise Iceland hefur aldrei kallað eftir slíku regluverki og í samtölum við meðlimi samtakanna kannast þeir heldur ekki við að hafa óskað eftir slíku. Því þarf að leita að ástæðum þess að fara í þessa vegferð annarsstaðar. Gott væri þó að fá vitneskju um hvaðan þessar óskir eru komnar. Hitt er svo annað, að nauðsynlegt er að til séu skýrar reglur er lúta að þessari atvinnugrein ekki síður en öðrum. Eins og gefur að skilja er nauðsynlegt að halda á lofti mikilvægi þess

að ekki séu settar óeðlilegar skorður gagnvart einni atvinnugrein umfram aðra, en mikilvægt er að við sköpum allri atvinnustarfsemi eðlilegan ramma á jafnréttisgrundvelli.

Áður en Covid-19 heimsfaraldurinn skall á voru farþegar með skemmtiferðaskipum 4-5 % af heildarfjölda farþega sem komu til landsins. Því er hlutfallslega um að ræða aðeins lítið brot af heildarfjölda ferðamanna sem koma til Íslands. Stór hluti þessara gesta fer í skipulagðar hópferðir og umhverfisspor eða -áhrif í skoðunarferðum því mögulega minna en margra annarra hópa ferðamanna.

Í greinargerð flutningsmanna segir: „*Mengun frá skemmtiferðaskipum: Setja þarf skýrar reglur um varnir gegn mengun frá skemmtiferðaskipum auk þess sem koma þarf þeim kröfum sem gerðar eru á framfæri við skipstjóra og eigendur þeirra skipa sem heimsækja landið.*“

Atvinnustarfsemi af flestum toga leiðir af sér mengun með ýmsum hætti. Mikilvægt er að hlúa að náttúrunni og þeir gestir sem koma hingað til lands eru einmitt hingað komnir til að njóta þeirrar náttúruferðar sem landið býður upp á. Náttúruvernd er því mikilvæg fyrir þessa tegund ferðabjónustu eins og aðra. Gæta verður hins vegar meðalhófs ef á að gera kröfur umfram aðrar atvinnugreinar á tiltekna tegund ferðabjónustu eða atvinnustarfsemi.

Skipafélögin hafa lagt gríðarlega fjármuni í að framfylgja þeim reglum og lögum sem um þau gilda, jafnframt því að bæta enn frekar umgengni um náttúruna. Reglurnar eru mjög skýrar; Ísland fer eftir reglugerð nr. 124/2015. Þar segir að leyfilegt innihald brennisteins í eldsneyti skipa innan íslenskrar landhelgi, þ.e. í öllum fjörðum, flóum og á öllu innsævi, megi að hámarki vera 0,1%. Þetta þýðir einfaldlega að ekki er leyfilegt að nota svartolíu í landhelgi Íslands nema með öflugum viðurkenndum mengunarvarnarbúnaði, svokölluðum „Scrubbers“, sem hreinsar útblástur. Þær fullyrðingar, sem oft er haldið á lofti með óábyrgum hætti í fjölmiðlum og víðar að skemmtiferðaskip brenni svartolíu við bryggjur á Íslandi og að útblástur fari ósíaður í andrúmsloftið, eiga því ekki við nein rök að styðjast. Eftirlit með ofangreindu er á forræði hafnarríkiseftirlits, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar.

Faxaflóahafnir hafa stigið stór skref í að minnka umhverfisspor af komum skemmtiferðaskipa til hafna á höfuðborgarsvæðinu. Þar ber helst að nefna norska umhverfiseinkunnarkerfið Environmental Port Index, með ívilnun eða álögum á skemmtiferðaskip eftir umhverfisframmistöðu í höfn. Aðrar hafnir á Íslandi stefna að því að taka upp sama kerfi. Samhliða umhverfiseinkunnarkerfinu var tekin í notkun landtenging fyrir minni skip í Gömlu höfninni og loftgæðamælir var staðsettur í Laugarnesi til að mæla í rauntíma loftgæði í kringum helstu skemmtiferðaskipabryggjur í Sundahöfn. Einnig hóf Hafnafjarðarhöfn tengingu

minni skemmtiferðaskipa við rafmagn sumarið 2022. Fleiri hafnir eru á loka metrunum varðandi rafvæðingu minni skemmtiferðaskipa.

Frá árinu 2014 hefur losun úrgangs frá skipum verið í góðum farvegi eftir að reglugerð nr. 1200/2014 um móttöku á úrgangi og farmleifum frá skipum var samþykkt. Vissulega má alltaf gera betur og þá helst hvernig farið er með þann flokkaða úrgang sem kemur frá skipunum, þegar hann er kominn í land og til endurvinnslustöðva á Íslandi.

**Öryggismál.** Nauðsynlegt er að öryggismál séu ávallt í forgrunni og hafa margar hafnir landsins til að mynda tekið þátt í gerð ítarlegra viðbragðsáætlana með yfirvöldum vegna ýmissa atvika sem upp geta komið. Má þar nefna sóttvarnaáætlun vegna hafna og skipa, viðbragðsáætlun vegna sjóslyss og viðbragðsáætlun vegna mengunar innan hafnarsvæða. Að vinnu við gerð þessara áætlana komu Sóttvarnalæknir, Ríkislögreglustjóri, Hafnasamband Íslands, Landhelgisgæslan, Tollstjórinn, Samgöngustofa, Umhverfisstofnun og Heilbrigðiseftirlit sveitarfélaga.

Cruise Iceland og einstaka meðlimir samtakanna hafa komið upplýsingum ítrekað á framfæri til bæði skipstjóra og útgerða skipanna um brennisteinsinnihald og sorpmál og eru þau mál almennt í mjög góðu lagi. Er það ekki bara álit samtakanna heldur líka t.d. Umhverfisstofnunar. Það er mat Cruise Iceland að það yrði mikill afleikur að setja strangari reglur en almennt gilda í löndum í kringum okkur, sem myndi skekkja samkeppnisstöðu ferðapjónustunnar og íslenskra hafna. Reglur sem ekki væru í takt við það sem gengur og gerist í öðrum löndum gætu kippt fótunum undan mörgum hafnarsjóðum og byggðarlögum og rústað áratuga góðu uppbyggingar- og markaðsstarfi. Jafnframt myndi þetta hafa umtalsvert neikvæð áhrif á lífsviðurværi fjölda fólks og þá sérstaklega á landsbyggðinni. Eðlilegra væri að styrkja Umhverfisstofnun, hafnarríkiseftirlit og Samgöngustofu í því skyni að auka eftirlitið með því að farið sé eftir þeim lögum og reglum sem gilda.

Það er mjög mikilvægt að Cruise Iceland, Hafnasamband Íslands og jafnvel AECO eigi fulltrúa í starfshópnum því sú þekking sem er til staðar hjá þessum aðilum mun örugglega hjálpa til að vinnan verði bæði markviss og málefnaleg.

f.h. stjórnar Cruise Iceland

---

Pétur Ólafsson formaður

