

Tillaga til þingsályktunar

um gerð stefnu um móttöku skemmtiferðaskipa.

Flm.: Oddný G. Harðardóttir, Halla Signý Kristjánsdóttir, Andrés Ingi Jónsson,
Berglind Ósk Guðmundsdóttir, Sigmar Guðmundsson,
Guðmundur Ingi Kristinsson, Orri Páll Jóhannsson.

Alþingi ályktar að fela menningar- og viðskiptaráðherra að skipa starfshóp til að móta stefnu um móttöku skemmtiferðaskipa í samráði við umhverfis-, orku- og loftslagsráðherra, innviðaráðherra og dómsmálaráðherra. Við skipan í starfshópinn verði tryggt að helstu hagsmunaaðilar eigi sæti í hópnum.

Mótuð verði stefna um móttöku skemmtiferðaskipa þar sem tekið verði á fjárhagslegum, samfélagslegum og umhverfislegum áhrifum skipanna. Jafnframt fjalli starfshópurinn sérstaklega um þætti eins og landtöku utan hafna, kröfur um mengunarvarnir og um öryggismál. Enn fremur geri starfshópurinn úttekt á lagaumhverfi og skilgreini reglur þar um.

Starfshópurinn skili skýrslu með tillögum til ráðherra eigi síðar en 1. maí 2023. Ráðherra kynni stefnu, sem byggð verði á tillögum starfshópsins, fyrir Alþingi eigi síðar en 1. nóvember 2023 og leggi jafnframt til nauðsynlegar lagabreytingar eða nýja löggjöf.

Greinargerð.

Þingsályktunartillaga þessi var áður flutt af Albertínu Friðbjörgu Elíasdóttur á 150. löggjafarþingi (372. mál) og endurflutt á 151. löggjafarþingi (158. mál).

Ör vöxtur hefur orðið í íslenskt ferðaþjónustu undanfarin ár en einna hraðastur hefur vöxturinn verið í umferð skemmtiferðaskipa og þjónustu við þau. Rekstur skemmtiferðaskipa er margbrotinn. Flestir farþegar koma á stórum skemmtiferðaskipum og eru í skemmtisiglingu. Annar stór hluti þessarar greinar eru fræðsluferðir á framandi slóðir undir leiðsögn fræðimanna á smærri skemmtiferðaskipum eða á svokölluðum leiðangursskipum. Alls taka 24 hafnir víðs vegar á landinu á móti skemmtiferðaskipum. Langstærstar eru Sundahöfn, Akureyrarhöfn og Ísafjarðarhöfn. Á vefsíðunni Mælaborði ferðaþjónustunnar sem Ferðamálastofa heldur úti kemur fram að undanfarin ár hafi komum skemmtiferðaskipa til landsins fjölgað mikið því að skipakomur voru 284 árið 2014 en 725 árið 2018. Árið 2019 voru 864 skipakomur skráðar. Árið 2020 voru skipakomur 42 og árið 2021 voru þær 439 en þessa miklu fækkun má rekja til heimsfaraldurs kórónuveiru. Það sem af er ári 2022 hafa 746 skipakomur verið skráðar¹.

Þau sem þjónusta skemmtiferðaskip hafa kallað eftir regluverki og stefnumótun varðandi komur þeirra hingað. Enn sem komið er hefur engin heildstæð opinber stefna verið mótuð um móttöku slíkra skipa hér á landi. Örfá sveitarfélög hafa mótað sér einhverja stefnu í þessum efnum, enda geta heimsóknir skemmtiferðaskipa haft umtalsverð áhrif á móttökusvæðin. Engu að síður getur álag vegna skemmtiferðaskipa haft áhrif langt út fyrir einstök sveitar-

¹ www.maelabordferdathjonustunnar.is/is/fartheagar/skemmtiferdaskip (skoðað 20. október 2022).

félög. Þó að skemmtiferðaskip komi í höfn í einu sveitarfélagi eru algengustu áfangastaðir í skipulögðum dagsferðum frá skipunum fyrir utan hafnarbæina sjálfa og getur því orðið mikið álag á þeim stöðum á skömmum tíma. Flutningsmenn telja augljóst að þörf sé á skýrari umgjörð í þessum efnum því að komum skemmtiferðaskipa fylgja ýmsar áskoranir sem mikilvægt er að bregðast við sem fyrst. Með opinberri stefnumótun gæfist tækifæri til að hafa frekari áhrif á uppbyggingu þessarar greinar.

Með þingsályktunartillögu þessari er lagt til að menningar- og viðskiptaráðherra skipi starfshóp til að móta stefnu um móttöku skemmtiferðaskipa í samráði við umhverfis-, orku- og loftslagsráðherra, innviðaráðherra og dómsmálaráðherra. Þá er lagt til að við skipan starfshópsins verði tryggt að helstu hagsmunaaðilar eigi sæti í hópnum enda um að ræða málefna-svið sem teygir anga sína víða. Þannig verði gætt að því að fulltrúar helstu hagsmunaaðila, eins og Hafnasambands Íslands, Sambands íslenskra sveitarfélaga, Samtaka ferðaþjónustunnar, Cruise Iceland, Umhverfisstofnunar, Samgöngustofu, umhverfisverndarsamtaka og Landhelgisgæslu Íslands eigi sæti í starfshópnum.

Stefnumótunin skuli taka á fjárhagslegum, samfélagslegum og umhverfislegum áhrifum skipanna. Þá fjalli starfshópurinn sérstaklega um þætti eins og landtöku utan hafna og hvort takmarka þurfi heimildir skemmtiferðaskipa til slíks; kröfur um mengunarvarnir, bæði þegar skip liggja við bryggju og meðan þau sigla innan landhelginnar, m.a. með hliðsjón af markmiðum um kolefnishlutleysi og því hvaða umhverfiskröfur þurfi að gera til skemmtiferðaskipa sem sigla við strendur Íslands; og jafnframt um öryggismál og neyðaráætlanir í tengslum við siglingar skemmtiferðaskipa kringum landið. Þá þarf að svara þeirri spurningu hvort takmarka eigi komur skemmtiferðaskipa til landsins, sérstaklega með tilliti til loftmengunar og kolefnisfótspors þessa ferðamáta.

Enn fremur verði starfshópnum falið að gera úttekt á lagaumhverfi og skilgreina reglur þar um en nauðsynlegt er að lagaumhverfi sé skýrt og ábyrgð verði skilgreind.

Í stefnunni verði m.a. nánar fjallað um eftirfarandi þætti:

Fjárhagsleg áhrif: Unnin verði greining á fjárhagslegum áhrifum skemmtiferðaskipa sem koma til landsins. Sérstaklega verði fjallað um tekjur og kostnað hafnaryfirvalda vegna skipanna.

Landtaka skemmtiferðaskipa utan hafna: Í ljósi aukinnar ásóknar svokallaðra leiðangurskipa er mikilvægt að móta reglur um landtöku þeirra utan hafna. Nú um stundir er engin tilkynningarskylda fyrir hendi og regluverk óskýrt. Þá hefur ekkert eftirlit verið haft með því hvar þau taka land. Dæmi um slíkt er landtaka skemmtiferðaskipa við friðlandið á Hornströndum. Þar hefur engin heilsársbúseta verið frá því um miðja síðustu öld og svæðið allt friðað frá árinu 1975. Umhverfisstofnun hefur nú unnið stjórnunar- og verndaráætlun fyrir friðlandið en þar er landtaka skemmtiferðaskipa takmörkuð.

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. Evrópsku samtökin Transport & Environment gáfu út skýrslu um mengun skemmtiferðaskipa í Evrópu í júní 2019². Í skýrslunni kemur fram að þau 203 skemmtiferðaskip sem sigldu um sérefnahagslögsögu innan Evrópu árið 2017 (þar af sigldu 72 þeirra til Íslands) hafi losað um 62 kílótonn af brennisteinsdíoxíði (SO₂), 155 kílótonn af köfnunarefnisdíoxíði (NO₂), 10 kílótonn af svifryki (PM) og meira en 10 megatonn af koltvísýringi (CO₂). Umræðan um umhverfisleg og

² www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/One%20Corporation%20to%20Pollute%20Them%20All_English.pdf

samfélagsleg áhrif skemmtiferðaskipa er á engan hátt bundin við Ísland. Norðmenn hafa samþykkt stefnu um mun strangari kröfur um útblástur og klóaklosun skemmtiferðaskipa í þeim fjórðum Noregs sem eru á heimsminjaskrá³. Á Möltu, eins og á Íslandi, er verið að skoða leiðir til að tengja skemmtiferðaskip við rafmagn þegar þau liggja við bryggju til að vinna á hratt vaxandi loftmengun sem talið er að skemmtiferðaskip valdi. Einnig er nauðsynlegt að horfa til þess að kolefnisfótspor skemmtiferðaskipa er umtalsvert. Mikilvægt er að skoða sérstaklega hvort ástæða er til að takmarka komur skemmtiferðaskipa til landsins vegna þess eða gera strangari kröfur um mengunarvarnir.

Öryggismál: Öryggismál skemmtiferðaskipa við Íslandsstrendur verði skoðuð sérstaklega, t.d. að því er snertir hættu á mengunarslysum, sjúkdómum og slysum. Kortlagt verði hvaða úrræði eru til í ljósi fjölgunar skemmtiferðaskipa bæði við Ísland og á norðurslóðum.

Reynsla annarra þjóða: Mikilvægt er að horfa til reynslu annarra þjóða í þessu samhengi og hvort tilefni er til að aðlagja íslensk lög lögum annarra þjóða þar sem sett hafa verið strangari skilyrði um skemmtiferðaskip, sérstaklega um umhverfispætti og takmarkanir í tengslum við þá.

Lagt er til að starfshópurinn skili skýrslu með tillögum til ráðherra eigi síðar en 1. maí 2023. Ráðherra kynni stefnu, sem byggð verði á tillögum starfshópsins, fyrir Alþingi eigi síðar en 1. nóvember 2023 og leggi jafnframt til nauðsynlegar lagabreytingar eða nýja lögjöf.

³ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Vedtak/Sak/?p=69170>

