

## NOTAT

### Innspill - kartlegging av utslipp fra skipstrafikk i fjordstrøk med stor cruisetrafikk

---

Til: Bjørn Egil Pedersen, Sjøfartsdirektoratet

---

Kopi:

---

Fra: Stein Lillebo, prosjektleder Maritime Operations

---

Dato: 08.11.2016

Vår ref:

Hurtigruten støtter undersøkelsene som nå igangsettes, og imøteser forslag til reguleringer og incentivordninger som følge av arbeidet.

Norge har et naturgitt konkurransefortrinn i verdens stadig voksende reiselivsindustri. Med en unik kystlinje, hvor store deler ligger nord for polarsirkelen, fantastiske fjell og vannfall, og store områder fortsatt i stand til å gi besøkende villmarksfølelsen kan vi videreføre og foredle den posisjonen Norge har hatt siden turismens begynnelse.

Norge er imidlertid nødt til å fokusere på kvalitet. Vi vil aldri kunne vinne på pris. Masseturismen betyr stor påkjenning på områdene, steder som mister sin egenart og lave inntekter per besøkende. Norge må fokusere på et betalingsvillig marked, som stadig blir større. Dette må også prege valget av reguleringer og incentivordninger. Vår forvaltning av land- og sjøområder må være bærekraftig og framtidsrettet. Etter Hurtigrutens oppfatning bør Norge ta en internasjonalt ledende posisjon i hvordan forvalte disse ressursene, ut over internasjonale reguleringer.

#### Bærekraftig turisme

Hurtigruten støtter reguleringer i kombinasjon med incentivordninger for å vri utviklingen over i en ønsket retning. Målsettingen trenger ikke være å redusere Norges andel av den globale turismen, men heller sikre Norge en høyere andel av den *riktige* turismen. De rette operatørene som tar et samfunnsansvar overfor destinasjonen med de rette gjestene med en betalingsvillighet vil sikre bærekraftig virksomhet og utvikling i enkeltdestinasjonen, og for Norge. I dag er utfordringene mtp for stor passasjertrafikk begrenset til et forholdsvis lavt antall fjorder og kyststeder. De store cruiseskipene gjør normalt ett anløp om dagen, og seiler hele natten. De besøker høydepunktene, men ikke mer. Det er ulike grunner til dette.

Utfordringen er imidlertid at skipene blir stadig større og har stadig flere gjester om bord. Dette kan virke lukrativt i seg selv for destinasjonene, og urealistiske forestillinger om framtidige cruisebesøk har lokket mer enn en havn til å gjøre betydelige investeringer i håp om økte inntekter fra cruiseskip. Størrelsen krever ny infrastruktur på land som på grunn av store sesongvariasjoner ligger investeringene uutnyttet i store deler av året. Skipene handler få, om noen, av råvarene i Norge, har utenlands besetning som sjelden kjenner destinasjonen og navigatører med begrenset kjennskap til det utfordrende norske farvannet.

Utgangspunktet for sjøfartsdirektoratets arbeid er volumutfordringer i et mindre utvalg fjorder, såkalte «hot spots». Dette er imidlertid ikke en generell utfordring langs norskekysten. Hurtigruten anbefaler likevel sterkt at man i dette arbeid har som mål at resultatet skal kunne implementeres langs hele kysten, og slik bidra til å stimulere til en økning i den bærekraftige delen av turismen, ikke bare en reduksjon der kapasiteten allerede er sprenget. Det må unngås at man gjennom spesifikke reguleringer for eksempel Geiranger, legger til rette for at stedet med sin sterke posisjon, kan skumme fløten og sikre seg den betalingsvillige, bevisste og bærekraftige virksomheten, mens øvrig virksomhet flyttes til andre steder uten samme posisjon.

### Drivstoffvalg

Hurtigruten mener Norge er i posisjon til å ta større overordnede grep. Norge har alle forutsetninger for med legitimitet å diskutere hvorvidt et tungoljeforbud langs Norskekysten er hensiktsmessig. Norge ønsker å oppfattes som og være en ren destinasjon. Dette er viktig både for sjømatnæringen, tradisjonelle fiskerier, reiselivsnæringen og også petroleumsindustrien. Hurtigruten oppfatter dagens SECA-grense ved 62. breddegrad som unaturlig, og mener SECA bør utvides til å omfatte norskekysten også nord for 62. breddegrad. Hurtigruten mener også en diskusjon rundt et tungoljeforbud innenfor en viss avstand fra land vil være hensiktsmessig. Hurtigruten har tatt til ordet for et tungoljeforbud i Arktis, på samme måte som i Antarktis. Det er etter vår oppfatning grunn til å diskutere dette på norskekysten, ikke minst som et forebyggende grep mot alvorlige akutte utslipp langs en sårbar kystlinje.

Sjøsikkerheten er opplyst å ikke ha fokus i dette arbeidet, men som en operatør i helårig, døgntkontinuerlig drift langs norskekysten mener vi SAR-perspektivet ikke kan utelukkes helt.

### Størrelsesbegrensning

En parallell til å diskutere et tungoljeforbud er temaet størrelsesbegrensninger, eventuelt begrenset til havner med stor trafikk og/eller til havner med spesielt trange farvann, komplisert innsailing eller havner der strøm, vind eller andre forhold gjør anløpsituasjonen komplisert eller øseitt utsatt.

Hurtigruten har argumentert for behovet for en størrelsesbegrensning i Arktis, ikke minst ut fra et SAR-perspektiv. Dette vil redusere konsekvensen av et akutt utslipp og redusere faren for «over crowding» i destinasjonen. Man kan slik i større grad sikre at passasjerskipene i området faktisk er dimensjonert etter tilgjengelige SAR-ressurser i området. Drivstoffvalg og tonnasje henger sammen, inkludert omfanget av utslipp til luft og konsekvensene av et akutt utslipp til sjø.

Det er forholdsvis god erfaring med sammenlignbare størrelsesbegrensninger i Antarktis og Arktis, innført, praktisert og kontrollert av operatørens egne interesseorganisasjoner IAATO (International Association of Antarctica Tour Operators) og AECO (Association of Arctic Expedition Cruise Operators). Hurtigruten er ledende medlem i begge disse organisasjonene og har god erfaring med måten dette reguleres på. Det skal imidlertid sies at man opplever enkelte mindre seriøse aktører, som har valgt å stå utenfor disse sammenslutningene, trosser disse omforente prinsippene.

### Landstrøm

Hurtigruten er i dag i gang med å installere landstrøm på sine skip. Per i dag er fire av 11 skip på norskekysten klare for å koble seg på landnettet. Imidlertid har ingen havner på strekningen Bergen – Kirkenes dette tilbudet til passasjerskip. Vi mener skipsspesifikke egenskaper kan benyttes til å regulere trafikken i pressede områder. For eksempel kan landstrøm være en faktor som spiller inn ved seleksjon av de som skal gis adgang til spesifikke områder. Landstrøm har også i seg et åpenbart incentiv for operatøren, som gjennom landstrøm vil spare drivstoffkostnader. Det er få, om noen, grunner til at utbyggingen i havn går så sent, om man mener alvor med målsettingen om reduserte utslipp til luft i havn. Hurtigruten ønsker en statlig handlingsplan for landstrøm. Investeringene for havnene og brukerne er for store til at de kan ta hele kostnaden alene. Effekten av landstrøm er samtidig avhengig av at systemer, tilkoblinger og løsninger er standardiserte både hos havnene og brukerne. På samme måte som utviklingen for elbiler er drevet fram av viktige statlige incentiver, må tilsvarende ansvar tas av staten når det gjelder landstrøm for skipstrafikken.

### Incentiver og nasjonalt fokus

Hurtigruten seiler i dag 11 skip i helårig drift til 34 havner fra Bergen til Kirkenes. Vi gjør daglige anløp i samtlige havner. Skipene har en gjennomsnittlig køyekapasitet på 450 gjester. Hurtigruten er av National Geographic center for Sustainable destinations beskrevet som et helt unikt eksempel på geoturisme, der kombinasjonen av besetning, mat, utflukter og opplevelser er 100 prosent norsk, og *en del* av destinasjonen. At skipene har en begrenset størrelse og ankommer hver dag, hele året, bidrar til en optimal fordeling av belastningen på destinasjonen.

Hurtigruten mener man i arbeidet med både kartleggingen av utslipp, og vurderingen av tiltak må ha et nasjonalt fokus. Vi mener dette arbeidet er for viktig til å spre ansvaret og myndigheten, og utøvelsen av eventuelle nasjonalt innførte tiltak, på lokale myndigheter. Konkurransen mellom

havnene og mellom reiselivsdestinasjonen vil gjøre det svært vanskelig å få en felles praksis til det beste for Norge. Samtidig skjer i dag lokale investeringer i terminaler, fasiliteter, infrastruktur og aktiviteter uten regional eller nasjonal koordinering/planlegging. Behovet for å forsvare investeringene vil trolig medføre at motstanden mot regulerende tiltak er stor.

Hurtigruten stiller seg positivt til gode, veloverveide og forutsigbare reguleringer. Dog mener vi det er av stor viktighet at dette gjøres parallelt med innføring av incentivordninger for de som oppfyller kravene eller går foran i utviklingen. Hurtigruten har i mange år utelukkende seilt på lettere drivstofftyper, vi har kommet langt i vårt landstrømprogram og vi har gjennomført svært mange NOx-reduserende tiltak. Høsten 2016 lanserte vi også planene om nybygg av to høyteknologiske ekspedisjonsskip med hybridløsninger, landstrøm og en banebrytende skrogform som sammen reduserer drivstofforbruk og utslipp med rundt 20 prosent.

For å få dette til har incentivordninger som NOx-fondet og ENOVA vært svært viktig. Vi mener arbeidsgruppen må se på hvordan forslag til reguleringer kan sys sammen med et videreutviklet incentivsystem for de operatørene som viser vilje og evne til å etterkomme kravene, men ikke minst de som går foran. En ting er bidrag til å igangsette nye miljøvennlige tiltak, men man har i langt mindre grad sett på incentivordninger også i ordinær drift. Et eksempel er nettopp landstrøm. Hurtigruten er bekymret for at havnene etter prosjektfasen vil oppfatte landstrøm som en inntektskilde, og skyve investering- og driftskostnader over på brukerne gjennom nye vederlag.

Det pågående arbeidet med kartleggingen av utslipp, vurderingen av eventuelle tiltak, samt forvaltningen av det regelverk utredningsarbeidet munner ut i mål etter Hurtigrutens klare oppfatning ha et nasjonalt fokus og være et statlig ansvar.

Med vennlig hilsen

Stein Lillebo  
Prosjektleder MO

Mobil: 0047 91529616 / stein.lillebo@hurtigruten.com