

Sjøfartsirektoratet
v/ Bjørn Pedersen
Avdelingsdirektør Regelverk og internasjonalt arbeid

Bergen 24.02.2017

INNSPILL IFB UNDERSØKELSER AV UTSLIPP TIL SJØ OG LUFT UNESCO-FJORDER SOMMER 2016

Cruise Norway er eid av norske havner, destinasjonsselskap, incoming agenter, attraksjoner og andre tilbydere til den innkommende cruiseturismen til Norge. Selskapets hovedformål er å markedsføre Norge og Svalbard som cruisedestinasjon, samt danne grunnlag for den enkeltes aksjonærs eller samarbeidspartners markedsføring av sitt produkt. Cruise Norway jobber for at Norge blir kjent som verdens beste naturbaserte cruisedestinasjon.

I 2016 var det totalt 1809 cruiseanløp til rundt 40 norske cruisehavner; en næring som ifølge Turistundersøkelsen i 2014 genererte 2,3 milliarder i inntekt til norsk næringsliv. Dette tilsvarer NOK 860,- per dag per passasjer. Totalt ca 500.000 unike cruiseturister, eller ca 2,7 millioner dagsturister, besøkte Norge i løpet av 2016.

De tre fjordene som var del av Sjøfartsdirektoratets undersøkelse sommeren 2016 var Aurlandsfjorden, Nærøyfjorden og Geirangerfjord – alle tre UNESCO verdensarvfjorder.

Alle tre fjordene har et relativt stabilt antall cruiseanløp per år:

Aurlandsfjorden for anløp i Flåm:

2010 – 106 anløp
2011 – 128 anløp
2012 – 151 anløp
2013 – 175 anløp
2014 – 149 anløp
2015 – 129 anløp
2016 – 161 anløp
2017 – 141 anløp (forventet antall)

I 2016 var det 14 av disse som også gikk inn Nærøyfjorden

Geirangerfjorden for anløp i Geiranger:

2010 – 157 anløp
2011 – 156 anløp
2012 – 202 anløp
2013 – 214 anløp
2014 – 203 anløp
2015 – 181 anløp
2016 – 183 anløp
2017 – 182 anløp (forventet antall)

Både store og små cruisedestinasjoner har et bevisst forhold til cruisetrafikken og har en oppfatning av en balansert mengde skip / passasjerer per dag. Dette ut fra den enkelte destinasjons forutsetninger mht til infrastruktur og til det å kunne levere



gode, inntektsgivende og bærekraftige opplevelser der både gjestene og lokalbefolkningens behov og ønsker er ivaretatt. Etter Cruise Norway sitt syn er det den enkelt havn / destinasjon og de lokale aktørene som kjenner sin havn best og som best kan vurdere egnet antall skip / passasjerer sett i lys av øvrig land- og sjøbasert trafikk i området.

Cruise Norway er opptatt av at cruise skal bidra til en bærekraftig økonomisk verdiskapning. I dette ligger en forutsetning om at det finnes gode og varierte reiselivsprodukter som er tilgjengelige og som gjestene ønsker å kjøpe og at butikker og attraksjoner holder åpne når gjestene faktisk er tilstede. For eksempel har det vært investert stort i den nye Loen Skylift som åpner 20 mai i år og som legger til grunn hele 30.000 betalende cruisegjester i tillegg til andre gjester. Attraksjonen kan besøkes fra skip som ligger i Geiranger og Olden. For å kunne opprettholde eksisterende produkt og arbeidsplasser og utvikle nye, så trengs det brukere.

Opp igjennom tidene har det vært flere studier som hevder å vite hvor mye cruisegjestene legger igjen i rene penger, men felles for alle er at ingen kan enes om at noen av disse gir et riktig bilde. Cruise Norway setter vår lit til SSBs Turistundersøkelse fra 2014 der cruiseturister for første gang ble inkludert i undersøkelsen. Undersøkelsen viste et gjennomsnittlig forbruk per passasjer per dag på NOK 860,- noe som tilsvarer en omsetning på NOK 2,3 mrd ved 2,7 millioner dagsturister (tall fra 2016).

Det hevdes at cruise er «gratispassasjerer» og at cruiseskipene derfor bør betale avgift for å besøke de norske fjordene. Det må i den videre prosessen legges til grunn at for i det hele tatt å få lov til å seile i norsk farvann så tilfaller en god del gebyrer og avgifter. Eksempler på dette er innseilings- og utseilingsgebyr, anløpsavgift, ISPS-vederlag, havnevederlag, toll- og losavgifter, landstigningsgebyr o.l. I 2013 utgjorde dette hele NOK 286 millioner kroner. Alt dette er inntekter som tilfaller stat og kommune.

I tillegg legges igjen penger til det lokale næringsliv på kjøp av organiserte utflukter, kjøp av suvenirer etc, noe som er spesielt viktig på mindre steder og i distriktene. Etter Cruise Norway sitt syn blir det derfor f.eks urimelig å be ett bestemt turistsegment betale ekstra gebyrer i form av f.eks en turistskatt, i forhold til de som kommer landeveien eller med fly.

Den norske naturen har tradisjonelt vært gratis og tilgjengelig for alle og bør fortsatt være det. Urimelige og diskriminerende avgifter kan føre til at færre cruiseskip besøker Norge og fjordene, noe som i neste omgang vil føre til reduserte inntekter for stat, kommune og lokalt næringsliv. For en bygd som f.eks Geiranger med litt i overkant av 200 innbyggere vil dette ha stor innvirkning – ikke bare for bygden, men også for omliggende næringsaktører og attraksjoner.

Vi ser stadig at miljøforkjempere «krever» at cruiseskipene skal gå over på landstrøm når de ligger til kai. Det norske el-nettet er på 50 HZ mens cruiseskipene krever 60 HZ og det er derfor ingen enkel oppgave, som enkelte hevder, å tilrettelegge for landstrøm for cruiseskip. Per i dag er det snakk om store tunge investeringer og stort arealbruk for omformerstasjoner som også bør sees i sammenheng med om de skipene som frekventerer norske havner faktisk er tilrettelagt for dette. Eksempelvis var det i 2013 i Stavanger 196 cruiseanløp dvs femti forskjellige skip hvorav kun tre var tilrettelagt for landstrøm.

I den videre prosessen må det tas hensyn til at fra og med 01.01.2015 ble det innført krav til redusert svovelinnhold i drivstoffet i ECA området (Emission Control Area) noe som har ført til betydelige reduksjoner i skipenes utslipp. I Norge, som er ett av foreløpig 4 ECA-områder på verdensbasis, er ECA-området opp til 62 breddegrad. Fra 2021 vil grensen for svovel globalt være 0,5%. For å møte de nye restriksjonene har cruisebransjen jobbet med å installere «scrubbers» på skipene dvs såkalt eksosvaskere som reduserer svovelutslipp med hele 90%. For de skipene som anses være for gamle for denne betydelige investeringen så er alternativet å kjøpe drivstoff som tilfredsstiller de nye og strenge miljøkravene ved innseiling til norsk farvann. Vi ser også en utvikling hvor cruiseskip bygges for å kunne gå på miljøvennlig LNG.

I tillegg gir et økende antall havner miljørabatt basert på skipenes ESI score for å tiltrekke seg de mest miljøvennlige skipene.

Cruise Norway er opptatt av miljøet og at det turistsegmentet vi jobber med skal være så rent som mulig. Det er mange som har meninger om cruisetrafikken og om den miljøutfordringen dette medfører og i den pågående debatten ser vi ofte at

meninger og oppfatninger ikke har grunn i faktabasert kunnskap, men i antagelser. Vi er derfor svært positive til at det kartlegges faktiske utslipp til sjø og luft, slik at vi har fakta å forholde oss til når nye rammevilkår, betingelser og tiltak for cruisetrafikken skal diskuteres.

Med tanke på verdiskapingen i land, ber vi dog om at det i den videre prosessen legges like stor vekt på de samfunnsmessige og økonomiske aspektene ved denne trafikken, som det miljømessige aspektet.


Sjøfartsdirektoratet sin rapport på måling av utslipp til sjø/ luft i 2016 skal være klar 01.04.17, men i arbeidsseminar 15.02.17 i regi av Sjøfartsdirektoratet, fikk vi indikasjoner på at NOx utslipp er høyt i fjordene. Vi fikk dog ingen indikasjon på hvilke fartøy dette gjaldt (cruise, hurtigbåter, ferger mm) og om det utgjør en helsefare for lokalbefolkningen. Cruiseskipenes skorstein er gjerne lokalisert 70 meter opp i luften og hva som skjer med utslipp fra disse er uklart. Forsvinner det oppover i atmosfæren eller daler det ned på bakken?

Sjøfartsdirektoratets forslag til kontrolltiltak (ref Power Point presentasjon av Bjørn Pedersen 15.02.17):

- 1) Krav til rapportering for å entre fjordene som del i overvåking
Cruise Norway er opptatt av fakta og målinger bør derfor gå over en lengre periode
- 2) Begrense antall skipsanløp totalt eller per dag/uke
Etter Cruise Norway sitt syn er det den enkelt havn / destinasjon og de lokale aktørene som kjenner sin havn best og som best kan vurdere egnet antall skip / passasjerer sett i lys av øvrig land- og sjøbasert trafikk i området
- 3) Kun tillat med bruk av marine diesel destillater?
Fra 2021 innføres en global maksgrense på 0,5% svovel i drivstoff. Kravene bør gjelde for alle skip – også de som er bygget før år 2000. Et evt forbud mot tungolje, bør være nasjonalt og ikke regionalt
- 4) Forbud mot utslipp av rensed og urensed kloakk, gråvann, bilgewater, scrubbevann
Ihht informasjon gitt så slipper over 90% av skipene IKKE ut noe av dette i fjordene og et evt forbud vil derfor ha liten eller ingen negativ innvirkning
- 5) Max hastighet i definerte soner
Et slikt tiltak må være vel fundert og hjemlet og ikke begrense skipenes liggetid i havn

Cruise Norway ber om å få innsyn og mulighet for å kommentere i den videre prosessen før evt tiltak besluttes. I den videre prosessen ber vi om at det tas hensyn til cruiserederiernes tidshorisont der seilingsplaner utarbeides 2-3 år frem i tid. Evt tiltak må derfor annonseres minst 2-3 år i forveien for å gi industrien tid til å tilpasse seg.

Med vennlig hilsen



Sandra Diana Bratland
Direktør, Cruise Norway