

*Nefnd
um móttöku skemmtiferðaskipa
25. október 2007*

*Gísli Gíslason, formaður
Gunnar Rafn Birgisson
Helga Haraldsdóttir
Hörður Blöndal
Sigríður Finsen
Rúnar Guðjónsson, starfsmaður*



*Samgönguráðuneytið
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu
150 Reykjavík
www.samgonguraduneyti.is*

1. FORMÁLI	4
2. SÖGULEGT ÁGRIP OG ÞRÓUN	4
3. MEGINTILLÖGUR STARFSHÓPSINS	6
4. ENGLISH SUMMARY	7
5. SIGLINGAR SKEMMTIFERÐASKIPA – GREININ, SKIPIN	8
Þróun siglinga með skemmtiferðaskipum.....	8
Hverjir sigla með skemmtiferðaskipum?	9
Vöxtur og viðgangur greinarinnar	10
Eðli starfseminnar og markaðssetning hennar.....	11
Hagsmunasamtök og samstarf	12
Leiðir skemmtiferðaskipa og svæðin sem þau sigla um.....	13
Markaðurinn	17
Helstu fyrirtæki á markaðnum	18
Tegundir skipa	19
Fjöldi skipa og eignarhald.....	21
6. ÍSLAND SEM ÁKVÖRÐUNARSTAÐUR	22
Ísland sem upphaf og endir siglinga skemmtiferðaskipa.....	22
Markaðssetning Íslands sem hluta af svæði.....	23
Dæmi um hvernig Ísland er sett fram sem valkostur.....	23
Ísland sem miðpunktur ferðar	24
Cruise Iceland.....	25
Farþegaskipti.....	25
Skipulag ferða – dvöl fyrir og eftir siglingu	25
Fjöldi farþega til stærstu staða á Íslandi.....	26
Skipting farþega skemmtiferðaskipa til Reykjavíkur eftir þjóðerni	28
Íslandsfarþegar sem hlutfall af stærð markaða.....	28

Stækkun skemmtiferðaskipa	29
Íslenskar hafnir í samanburði við evrópskar hafnir	30
7. ÝMIS ATRIÐI VIÐ MÓTTÖKU SKEMMTIFERÐASKIPA HÉR Á LANDI	31
Umboðsmenn	31
Aðrir sem hafa hlutverk við móttöku skemmtiferðaskipa hér á landi	31
Innviðir og grunnþarfir	32
Óskir farþega skemmtiferðaskipa	33
Innviðir, atriði sem huga þarf að	33
Skjót þjónusta.....	34
8. MÖGULEGUR VÖXTUR HÉR Á LANDI	34
Leiðir skipa sem hér hafa viðkomu	34
Möguleikar á vexti	35
Önnur atriði til umhugsunar varðandi vöxt hér á landi.....	36
9. AÐSTÆÐUR Á ÍSLANDI.....	36
Hafnir sem taka á móti skemmtiferðaskipum	36
Djúprista og dýpisþörf.....	39
Samgönguáætlun.....	40
Gjöld á farþegaskip.....	41
10. AÐSTAÐA TIL MÓTTÖKU SKEMMTIFERÐASKIPA Í NOKKRUM BORGUM	42
CMP – Copenhagen Malmö Port AB	43
Rostock Port	44
Port of Hamburg	44
PTA Passenger Terminal Amsterdam.....	45
11. REGLUR UM ÖRYGGI FARÞEGA	45
Tillaga framkvæmdastjórnarinnar að reglugerð	46
12. NIÐURSTÖÐUR OG TILLÖGUR	47

13. HEIMILDASKRÁ	48
14. VIÐAUKAR.....	49
Viðauki I. Hafnir á Íslandi og móttaka skemmtiferðaskipa.....	49
Viðauki II. Vinna Evrópusambandsins til að bæta hag neytenda í sambandinu	53
Undirbúningur framkvæmdastjórnarinnar að bættum aðstæðum farþega	54
Tillaga framkvæmdastjórnarinnar að reglugerð	55
Önnur vinna sambandsins á þessum vettvangi	56
Réttindi fatlaðra í flugi	57
Reglugerð Evrópusambandsins um réttindi fatlaðra í flugi.....	58
Viðauki III. Farþegar skemmtiferðaskipa til Reykjavíkur og Akureyrar 1971 til 2006.....	59
Viðauki IV. Leiðir skemmtiferðaskipa um Akureyri sumarið 2007.....	60
Viðauki V. Ferðir einstakra skemmtiferðaskipa sem komu til Akureyrar sumarið 2007	60
15. YFIRLIT YFIR TÖFLUR OG MYNDIR.....	62
Yfirlit yfir töflur	62
Yfirlit yfir línurit.....	63

1. Formáli

Þann 26. febrúar 2007 skipaði Sturla Böðvarsson, þáverandi samgönguráðherra, starfshóp til að skilgreina þarfir þeirra sem starfa við móttöku skemmtiferðaskipa. Sérstaklega skyldi greina nauðsynlega aðstöðu í höfnum landsins og aðra innviði sem mikilvægir eru til að greinin gæti blómstrað. Í starfshópnum voru: Gísli Gíslason, hafnarstjóri Faxaflóahafna, formaður, Gunnar Rafn Birgisson, forstjóri ferðaskrifstofunnar Atlantik, Helga Haraldsdóttir, skrifstofustjóri í samgönguráðuneytinu, Hörður Blöndal, hafnarstjóri á Akureyri og Sigríður Finsen, formaður hafnaráðs. Starfsmaður hópsins var Rúnar Guðjónsson, viðskiptafræðingur í samgönguráðuneyti. Gert var ráð fyrir að hópurinn skilaði niðurstöðum í desember 2007. Nefndin naut aðstoðar fjölda fólks við gerð skýrslunnar og er sú aðstoð þökkud hér með. Sérstaklega vill nefndin þakka Ágústi Ágústssyni hjá Faxaflóahöfnum fyrir gagnlegar upplýsingar um greinina auk þess að lesa skýrsludrögin yfir og koma með góðar ábendingar.

Hópurinn hittist á fyrsta fundi sínum þann 9. mars 2007. Nefndin hefur haldið alls 5 fundi. Á fyrsta fundi sínum samþykkti nefndin að nauðsynlegt væri að skýrsla hennar innihéldi nægilega mikið af grunnupplýsingum, bæði tölum og öðrum upplýsingum, til að skapa góða yfirsýn yfir greinina. Þessa skoðun sína byggði hópurinn á því að hér væri um fyrstu tilraun að ræða til að nálgast þetta viðfangsefni.

Það er meginniðurstaða nefndarinnar að með bættri aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip og farþega þeirra megi annars vegar stuðla að auknum skipakomum og fjölgun farþega hér á landi og hins vegar nýta betur þau tækifæri sem þessi starfsemi hefur í för með sér. Vexti og viðgangi á þessu sviði er fyrst og fremst að þakka tiltölulega fáum aðilum sem hafa haft sérstakan áhuga á verkefninu. Markaðssetning hefur fyrst og fremst tekið mið af þeim innviðum sem fyrir hendi eru, svo sem í höfnum, fólksflutningabifreiðum, leiðsögufólki o.fl. Með auknum vexti í kjölfar aukinnar markaðssetningar og bættri nýtingu á þeim tækifærum sem eiga að gefast í framtíðinni þá beri að stuðla að bættum innviðum og aðstöðu.

2. Sögulegt ágríp og þróun

Siglingar skemmtiferðaskipa til Íslands hafa aukist verulega á síðustu árum, aðallega fyrir atbeina ákveðinna hafna og fyrirtækja í ferðaþjónustu. Árið 2004 sameinuðu þessir aðilar krafta sína undir merkjum Cruise Iceland.

Fyrr á öldum eru þekktar siglingar svokallaðra rannsóknarskipa hér við land en með þeim komu frægir einstaklingar og leiðangrar til Íslands. Aðallega voru það menn sem höfðu ráð á að sigla um og skoða heiminn. Á 19. öld fóru skipafélög að bjóða farþegarými á flutningaskipum sínum. Oft voru farþegarnir fátækt fólk sem var að leita nýrra heimkynna. Aðrir farþegar voru efnaðri. Skipin tóku breytingum og þróuðust. Í kjölfar flugs yfir Atlantshafið hófst stærsti áfanginn í þróun nútíma skemmtiferðaskipa. Þau skip sem áður höfðu að mestu verið notuð til samgangna, þ.e. að flytja fólk á milli staða, fengu nú hlutverk hótela og skemmtistaða. Þessi fljótandi afþeyngarskip, skemmtiferðaskipin, hafa verið vaxandi þáttur í siglingum og ferðaþjónustu víða um heim, þ.m.t. á Íslandi. Útlit er fyrir að aukning verði í siglingu skemmtiferðaskipa á næstu árum með vaxandi skipastól og stækkandi skipum.

Nokkrir íslenskir aðilar hafa gert út skemmtiferðaskip. Var þar um að ræða skip sem sigldu með Íslendinga til áhugaverðra staða erlendis. Siglingar þessara skipa lögðust af er leið á áttunda áratuginn. Gullfoss I og II, sem Eimskipafélagið gerði út, sigldi með farþega þar til um 1970. Gullfoss hélt uppi samgöngum á milli Kaupmannahafnar, Leith og Reykjavíkur. Íslendingar ferðudust með skipinu allan ársins hring á ferðum sínum til Evrópu en áhugafólk um Ísland ferðaðist til landsins á sumarleyfistíma. Þrátt fyrir að skipið væri mest notað sem samgöngutæki voru auk hinna reglubundnu siglinga farnar aukaferðir sem um margt minntu á siglingar skemmtiferðaskipa í dag.

Til Íslands komu árið 2006 tæplega 400 þúsund ferðamenn¹ skv. hefðbundnum skilgreiningum. Því til viðbótar komu hingað um 60 þúsund farþegar með skemmtiferðaskipum. Fjöldi farþega með skemmtiferðaskipum er því um 13% af heildarfjölda. Í ferðamálaáætlun 2006–2015 er fjölgun ferðamanna áætluð á bilinu 3% til 9% á ári. Stærstu samtök þeirra sem reka skemmtiferðaskip í heiminum í dag, CLIA, telja að fjölgun farþega með skemmtiferðaskipum verði 50% til 2015. Erfitt er að giska á breytingar á innbyrðis hlutföllum þessara hópa en ljóst að báðir verða stærri og mikilvægari fyrir ferðaþjónustu í framtíðinni.

Skýrsla sú sem hér liggur fyrir um móttöku skemmtiferðaskipa á Íslandi skiptist í 14 kafla með viðaukum, yfirlitum og heimildaskrá. Í 4. til 11. kafla er að finna meginumfjöllun hennar ásamt niðurstöðum.

Í 5. kafla er fjallað um þá starfsemi sem talin er falla undir þessa atvinnugrein. Þar er gerð grein fyrir upphafi og þróun greinarinnar, fyrirtækjum á markaði, siglingaleiðum og ferðum sem í boði eru, viðskiptavinum/farþegum og þróun á komandi árum.

Í 6., 7. og 8. kafla er gerð grein fyrir Íslandi sem ákvörðunarstað. Gerð er grein fyrir þeim innviðum sem til staðar eru og til þarf ásamt þeim möguleikum sem í sjónmáli eru.

Í 9. kafla eru kynntar aðstæður í ýmsum höfnum hér á landi. Þar er jafnframt farið yfir dýpisþörf skemmtiferðaskipa en hún hefur verið talin sá þáttur sem, ásamt innsiglingarrennum, takmarkar hvað mest hafnir í að taka á móti slíkum skipum að hafnarbakka.

Í 10. kafla eru kynntar aðstæður til móttöku skemmtiferðaskipa í nokkrum borgum Evrópu. Slík móttökuaðstaða hefur verið talin grundvallaratriði í þessari starfsemi og eru þessar aðstæður í öðrum löndum kynntar í þeim tilgangi að gefa mynd af því sem hugsanlega þyrfti hér.

Í 11. kafla eru reifaðar nýjar reglur Evrópusambandsins um öryggi farþega með skipum. Þessi þáttur skiptir verulegu máli því í fyrri reglum sambandsins um farþega í flugi, svo dæmi sé tekið, virðist flughöfnum falin mikil ábyrgð. Í framtíðinni gæti því höfnum verið falin aukin ábyrgð og fleiri verkefni þessu tengd.

Í 12. kafla kynnir starfshópurinn niðurstöður sínar í heild.

Rekstur skemmtiferðaskipa er margbrotinn. Mestur hluti farþega ferðast með þeim skipum sem við þekkjum sem skemmtiferðaskip, þ.e. nokkurs konar fljótandi hótél, þar sem boðið er upp á margs konar afþreyingu og munað. Annar stór hluti þessa geira eru fræðsluferðir á framandi slóðir undir leiðsögn fræðimanna. Nákvæm skilgreining á þeirri starfsemi sem telst til greinarinnar liggur þó ekki fyrir.

¹ Gestur sem dvelur a.m.k. eina nótt á staðnum sem hann kemur á: *Stefnumótun í ferðamálum, samgönguráðuneytið 1996.*

Mikill fjöldi skipa er notaður til siglinga með farþega til afþreyingar um höf og ár. Sé allt talið lætur nærri að um eitt þúsund skip teljist skemmtiferðaskip. Þar er miðað við að talin séu með öll skip sem sigla um höf, fljót og ár. Fyrirtækið Berlitz Publishing gefur út á hverju ári kynningarrit um skemmtiferðaskip. Í ritinu eru kynnt þau skip sem teljast til þess hluta markaðarins sem talinn hefur verið til hefðbundinna skemmtiferðaskipa. Til þess að teljast gjaldgeng í umfjöllun Berlitz þurfa skipin að vera hæf til úthafssiglinga, í stöðugum rekstri og far með þeim bókanlegt í gegnum alþjóðleg bókunarkerfi ferðaskrifstofa. Við gerð þessarar skýrslu er miðað við rit Berlitz fyrir árið 2007. Í því eru 276 skip flokkuð. Í sams konar riti fyrir 2008 verða 280 skip. Þessu til viðbótar eru í notkun 60 til 70 minni skip sem ekki eru innifalin í umfjöllun ritsins. Alls mun því fjöldi skemmtiferðaskipa í notkun vera um 350. Þau sem ekki fá umfjöllun í ritinu eru í flestum tilfellum lítil strandsiglingaskip og seglskip. Með hliðsjón af þessu er talið að rit Berlitz Publishing gefi glögga mynd af geiranum og það því lagt til grundvallar.

Í riti Berlitz Publishing fyrir árið 2007 er greint frá því að á árunum fram til 2010 muni 20 ný skip með rými fyrir 56 þúsund farþega og yfir 2,2 milljónir tonna að stærð verða sjósett. Þessar upplýsingar eru stöðugum breytingum undirorpnaðar og birta aðrar heimildir aðrar tölur. Hér er því vísað til þess mats sem fram kemur í nánari umfjöllun skýrslunnar að fram til ársins 2015 muni fjöldi farþega vaxa um 50% og að aðrar stærðir í greininni muni taka breytingum í samræmi við það.

Eins og áður er getið koma hingað til lands um 60 þúsund manns með skemmtiferðaskipum. Skipin hafa í flestum tilfellum viðkomu á nokkrum höfnum og koma því farþegarnir sem nýir einstaklingar inn í ný samfélög í hvert skipti. Samanlagður fjöldi viðkomufarþega er því hærri en sá fjöldi einstaklinga sem kemur til landsins. Í skýrslu þessari er fjallað um málefni greinarinnar frá ýmsum hliðum og misjafnt hvort við á að nota tölur um farþega til landsins eða fjölda viðkomufarþega. Nauðsynlegt er að hafa þetta í huga við lestur skýrslunnar.

Varðandi heildarfjölda farþega með skemmtiferðaskipum í heiminum er nauðsynlegt að taka eftirfarandi fram. Margar leiðir eru til að reikna heildarfjölda farþega. Því eru margvíslegar upplýsingar um fjöldann í umferð og oft misvísandi. Hér hefur verið valið að miða að mestu við tölur frá Tony Peisley². Tölur hans byggja á viðteknum skilgreiningum um hvað telst ferð með skemmtiferðaskipi. Hans tölur innihalda hvorki upplýsingar um ferjur, siglingar á ám og fljótum né heldur einsdags ferðir þó þær séu farnar með skemmtiferðaskipum.

3. Megintillögur starfshópsins

Hópurinn lauk gerð skýrslunnar þann 17. október 2007 og leggur hana fyrir samgönguráðherra með eftirfarandi megintillögum:

1. Koma þarf upp þjónustubýggingu til móttöku farþega skemmtiferðaskipa. Slík aðstaða þarf að vera samkeppnishæf í Reykjavík og góð á Akureyri.
2. Í öðrum höfnum, sem nú taka á móti skemmtiferðaskipum eða hyggjast fara inn á þá braut, er mikilvægt að til staðar sé ákveðin grunnaðstaða.
3. Á þeim viðkomustöðum sem farþegar skipanna ferðast til þarf að sjá fyrir nauðsynlegri grunnaðstöðu svo sem hreinlætisaðstöðu. Eðlilegt er að huga að gjaldtöku fyrir þá þjónustu sem farþegar njóta á slíkum stöðum.

² Tony Peisley er ritstjóri *The Future of Cruising – Boom or Bust? A Worldwide Analysis to 2015* sem gefið er út á vegum stærstu samtaka þeirra sem reka skemmtiferðaskip í heiminum í dag, CLIA. Nánar er fjallað um samtökin í meginmáli skýrslunnar.

4. Koma þarf upp aðstöðu fyrir farþegaskipti annaðhvort á Skarfabakka eða á nýjum hafnarbakka við gömlu höfnina í Reykjavík.

5. Ferðamálastofu verði falið að taka saman tölfræði um farþega skemmtiferðaskipa og kynna með annarri almennri tölfræði um ferðamenn sem koma til Íslands.

6. Efla þarf markaðssamtökin Cruise Iceland sem hluta af heildarskipulagi ferðamála á Íslandi. Tryggja þarf aukið fjármagn til markaðsstarfs og virkja samtökin betur til að styrkja og efla innviði svo sem námskeiðahald vegna svæðisbundinnar leiðsagnar o.fl.

7. Tryggja verður að þeir sem starfa við móttöku þessara skipa hafi áhrif á markaðsstarf, þ.e. ráðstöfun fjármuna til auglýsinga erlendis, sem miða að því að fá hingað skemmtiferðaskip í auknum mæli.

8. Aðilar í verslun og ferðaþjónustu þurfa að vinna saman að því að eiga viðskipti við farþega skemmtiferðaskipa. Í því sambandi er vert að benda á mögulega samvinnu við rekstraraðila skemmtiferðaskipa sem annars miða við að farþegar þeirra versli sem mest um borð í skipunum. Aukin verslun gæti orðið báðum til hagsbóta, m.a. með því að auka fjölbreytni varnings sem farþegunum bjóðast. Þetta samstarf getur verið mismunandi eftir stöðum og aðstæðum.

9. Aðilar í ferðaþjónustu þurfa að taka sig saman og koma á samvinnu við rekstraraðila skemmtiferðaskipa um að búa til fleiri valkosti sem bjóða farþegum bæði upp á náttúrufegurð og að auka þekkingu sína á náttúruöflum, dýralífi og gróðurfari landsins.

10. Leggja þarf áherslu á að byggja upp leiðsöguþekkingu á hverju svæði fyrir sig.

11. Tímabundin heimild í lögum um breytingu á lögum um virðisaukaskatt, nr. 57/2001, um endurgreiðslu 2/3 hluta virðisaukaskatts af nýjum hópþreifreiðum, verði framlengd til að tryggja nægilegt framboð hópþreifreiða af frambærilegum gæðum.

12. Verkefni í samgönguáætlun vegna framkvæmda í höfnum verði skoðuð með tilliti til þess að þær geti nýst í bættri aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip.

13. Gerð er tillaga um að veita fé til uppbyggingar þjónustu sem m.a. geti nýst við móttöku skemmtiferðaskipa. Slíkt gæti orðið til að breyta atvinnuháttum á jákvæðan hátt.

14. Unnin verði sérstök stefnumótun um markaðssetningu og markmið um vöxt greinarinnar með svipuðum hætti og gert hefur verið t.d. í Noregi. Þar verði jafnframt gerð grein fyrir mögulegum vexti í greininni, markmiðum um fjölgun skipa og/eða farþega, markmiðum varðandi þjónustu við farþega og aukin efnahagsleg áhrif.

15. Mörkuð verði stefna um að dreifa álagi á vinsæla ferðamannastaði.

16. Vitagjald verði tekið til endurskoðunar með það að markmiði að skemmtiferðaskipum verði gert auðveldara að koma til Íslands.

17. Gjaldtaka hafna verði til að laða skemmtiferðaskip til landsins og lengja dvöl þeirra í höfn.

4. English summary

Icelandic national authorities welcome the cruising industry as an addition to Icelandic tourism. This report was written by representatives from the Icelandic government, the municipalities of Iceland, the ports of Iceland and organizations who service both the cruise ships and the passengers alike. It is the first step in establishing a collective effort in order to improve and increase those services.

Icelandic authorities consider it important to make Iceland a base for cruise ships, which, on a regular basis, cruise the coast of Iceland or sail to destinations close by.

In the report the representatives put forth advice to all those involved:

To the public authorities:

To improve facilities for cruise passengers, in order to make the beginning and ending of their voyage in Iceland a feasible option. This the representatives advise to do at two locations in Iceland; Reykjavík and Akureyri, but not in equal measures

- To include cruise passengers in tourist statistics, in order to give a clear view of the sector, as well as the tourism sector as a whole.
- To strengthen Cruise Iceland as a permanent part of the tourism structure in Iceland.
- To continue facilitating the renewal of buses and coaches by VAT refunding.
- To improve infrastructure at destinations popular with cruise passengers.

To the private sector:

- To cooperate with cruise ship operators in the area of commerce for the benefit of both.
- To cooperate with cruise ship operators in order to provide passengers with ever more interesting concepts regarding both sightseeing activities and increased knowledge on nature, e.g. in the fields of geography, geology, flora and fauna.

5. Siglingar skemmtiferðaskipa – greinin, skipin

Í þessum kafla er leitast við að varpa ljósi á um hvað siglingar með skemmtiferðaskipum snúast. Fyrst verður litið á upphaf og þróun siglinga skemmtiferðaskipa en síðar farið í ýmsa aðra þætti eins og hvert slík skip sigla helst, skiptingu greinarinnar, markaðshluta auk hins mikla vaxtar sem einkennt hefur þessa grein undanfarin ár.

Þróun siglinga með skemmtiferðaskipum

Á 19. öldinni áttuðu skipafélög sig á því að með því að flytja farþega á farmskipum sínum gætu þau aukið tekjur sínar. Sumir af farþegunum voru ríkir menn í leit að ævintýrum á framandi slóðum. Flestir voru þó fátækt fólk í leit að nýjum heimkynnum. Eftir því sem á leið fóru þau að byggja sérstök skip til að flytja farþega. Þróun í gerð skipa og almenn tækniþróun hjálpaði til er gufuskipin komu til sögunnar. Skipin fóru að taka sífellt fleiri farþega. Þessi skip voru stór og tignarleg og innréttuð eins og bestu hótél í Evrópu, eða að minnsta kosti hlutar þeirra.

Flestir farþegar þessara skipa voru innflytjendur, fólk sem leitaði sér nýrra heimkynna. Það var flutningur þessara farþega sem gaf mest í aðra hönd. Skipunum var skipt í þrjú farrými. Á fyrsta farrými var ríkt fólk, á öðru farrými fólk sem hafði nóg að bíta og brenna og á því þriðja fátækt fólk. Á dæmigerðu skipi mætti ímynda sér að á fyrsta farrými væru um 100 manns, á öðru einnig um 100 manns en á því þriðja um 2.000 manns. Munurinn var mikill á milli farrýma. Á fyrsta farrými lifðu farþegarnir í munaði en á því þriðja var búið við rýran kost. Engu að síður voru það þeir sem ferðuðust á þriðja farrými sem sköpuðu skipafélagunum mestar tekjur.

Eftir því sem siglingar þessara skipa þróuðust varð hraðinn það sem mestu skipti, enda eina leiðin til flutninga og ferðalaga á milli heimsálfa á þessum tímum. Fram undir 1930 þróuðust skipin úr farþegaskipum í það að vera þau skemmtiferðaskip sem við þekkjum í dag. Skipin

stækkuðu og voru í mörgum tilfellum smíðuð með tilstyrk opinberra styrkja. Skemmtiferðaskip urðu að tákmynd um getu og glæsileika þjóða.

Þrátt fyrir margs konar munað um borð, skemmtiatriði, mat o.fl., voru skemmtiferðaskip þessa tíma ólík skipum nútímans. Flutningur var aðalmarkmiðið og skipin komu við á fáum stöðum, ef nokkrum, til að spara tíma. Skipin voru þó færð á milli staða eftir árstíðum. Á veturna, þegar færri fóru yfir Atlantshafið, voru þau færð í skoðunarferðir um Karíbahafið þar sem farþegar gátu notið sjávarlofts og sólar og heimsótt framandi staði. Sá hluti markaðarins var þó lítill þar til 1958 þegar flugvélar fóru að fljúga yfir Atlantshafið. Ferðalagið styttist á augabragði og varð nokkrar klukkustundir í stað nokkurra daga. Á einu ári breyttust ferðavenjur almennings það mikið að fleiri farþegar ferðuðust með flugvélum en skemmtiferðaskipum. Skipafélögin lentu í rekstrarerfiðleikum og þurftu að endurskilgreina og endurskipuleggja rekstur sinn. Farþegaflutningur var að ljúka og skemmtiferðir að taka við.

Skipafélögin skilgreindu nú skipin sem fljótandi dvalarstaði þar sem hægt væri að bjóða skemmtilega afþreyingu, góðan mat, frábæra þjónustu og ekki síst ferð með einn viðkomustað en marga áfangastaði.

Nokkrum skipum sem sérstaklega voru smíðuð til skemmtiferða var hleypt af stokkunum á sjöunda áratugnum. Enn voru nægilega margir farþegar og talið var að nútímalegri skip myndu draga að sér fleiri. Áherslan á skemmtisiglingar leiddi til þess að mörgum skipum var breytt í átt til þess byggingarlags sem við þekkjum í dag. Upp úr 1970 var farið að byggja skip sérstaklega hönnuð til skemmtiferða. Upp úr 1980, og síðan enn frekar upp úr 1990, fóru risaskipin að sjást fyrir alvöru. Smærri skipin sérhæfðu sig í að flytja farþega sem sóttust eftir miklum munaði. Seglskip og minni könnunarskip buðu upp á ævintýraferðir. Hjólabátar fóru að sjást að nýju á Mississippi-ánni. Fljótlega var farið að bjóða siglingar með skemmtiferðaskipum sem hentuðu hverjum sem var.

Hverjir sigla með skemmtiferðaskipum?

Vinsældir ferða með skemmtiferðaskipum halda áfram að aukast. Þeir sem hafa farið í ferðir með þeim á árunum 2002-2005 skiptast eftir þjóðerni með þeim hætti sem sýnt er í töflu I. Tölur eru í þúsundum:

Tafla I

	2002	2003	2004	2005
Norður-Ameríkubúar	7.470	8.195	9.107	9.918
Bretar	824	963	1.029	1.071
Evrópubúar án Breta	1.296	1.718	1.806	2.145
Asíubúar án Japana	600	500	450	430
Japanir	220	200	200	200
Ástralir	116	154	158	187
Suður-Ameríkubúar	672	590	633	600
Samtals	11.200	12.200	13.400	14.500

Heimild: Tony Peisley (2006) *The Future of Cruising – Boom or Bust? A Worldwide Analysis to 2015*. Seatrade Communications.

Samkvæmt þessum upplýsingum hafa íbúar Norður-Ameríku verið um 68% farþega með skemmtiferðaskipum í heiminum á árunum 2002 til 2005. Bretar hafa verið 7 - 8 % en hlutur annarra Evrópubúa hefur aukist úr 12% í 15% á tímabilinu. Asíubúum, öðrum en Japönnum, hefur fækkað og hlutfall þeirra af heild fallið úr 5% í 3%.

Tölur um fjölda farþega eru mismunandi eftir heimildum og skilgreiningar á siglingum með skemmtiferðaskipum eru mismunandi. Samkvæmt *Complete Guide to Cruising & Cruise Ships* frá Berlitz Publishing var fjöldi farþega með skemmtiferðaskipum í heiminum árið 2005 um 16 milljónir án farþega sem sigla með skemmtiferðaskipum um ár og vötn og farþega sem sigla upp með ströndum Noregs. Fyrri hópurinn er áætlaður um 1 milljón en sá síðarnefndi um 300 þús.

Í þessu riti er er tekið mið af tölum Tony Peisley en þær eru jafnframt lagðar til grundvallar af stærstu samtökum þeirra sem reka skemmtiferðaskip; CLIA, *Cruise Line International Association*. Árið 2006 voru farþegar skemmtiferðaskipa í heiminum 15,5 milljónir. Þær upplýsingar eru byggðar á sömu skilgreiningum og notaðar eru í töflunni hér að ofan. Fjöldi farþega hefur samkvæmt því aukist um 7% á milli áruna 2005 og 2006.

Vöxtur og viðgangur greinarinnar

Starfsemi skemmtiferðaskipa stuðlar að mestri aukningu í ferðaþjónustu í heiminum í dag. Síðan 1980 hefur fjölgun farþega verið 8,1% á ári að meðaltali samkvæmt upplýsingum CLIA. Samtökin gera ráð fyrir svipuðum vexti á næstu árum. Stærstur hluti þessa markaðar, starfsemin og hugtökin, er ungur. Frá 1980 hafa um 100 milljónir manna ferðast með skemmtiferðaskipi, þar af um 60% á síðustu tíu árum og um 37% á síðustu fimm árum. Á næstu þremur árum hafa 48 milljónir Bandaríkjamanna og Kanadamanna gefið í skyn í markaðskönnunum CLIA, að þeir hyggist ferðast með skemmtiferðaskipi.

Að því er fram kemur í skýrslu Tony Peisley (2006) *The Future of Cruising – Boom or Bust? A Worldwide Analysis to 2015* verður stöðugur vöxtur í eftirspurn eftir siglingum með skemmtiferðaskipum. Fyrir hryðjuverkin í Bandaríkjunum 2001 var talið að farþegar með skemmtiferðaskipum í heiminum myndu ná því að verða 20 milljónir árið 2010. Eftir hryðjuverkin dróst eftirspurn saman. Nú virðist sem farþegar með skemmtiferðaskipum í heiminum muni ná því að verða 20 milljónir aðeins einu ári seinna eða árið 2011. Tafla II hér á eftir sýnir spá um fjölda farþega með skemmtiferðaskipum í heiminum fram til ársins 2015.

Tafla II

Ár	Fjöldi Millj.	Vöxtur %
2007	16,6	7,1
2008	17,8	7,2
2009	18,8	5,6
2010	19,6	4,3
2011	20,6	5,1
2012	21,5	4,4
2013	22,7	5,6
2014	23,8	4,8
2015	24,9	4,6

Heimild: Tony Peisley (2006) *The Future of Cruising – Boom or Bust? A Worldwide Analysis to 2015*. Seatrade Communications.

Almennt eru efnahagshorfur í heiminum góðar. Nokkuð hefur hægt á vexti í Bandaríkjunum og Japan en vöxtur aukist á Evrusvæðinu. Gera má ráð fyrir jafnvel enn meiri vexti á Evrusvæðinu á næstunni. Vöxtur ætti að haldast góður í Kína, Indlandi, Rússlandi og öðrum nýjum hagkerfum.

Í töflu III má sjá spá um breytingar á nokkrum lykilstærðum efnahagslífs nokkurra landa OECD og OECD í heild.

Tafla III

	2006	2007	2008
Vöxtur þjóðarframleiðslu			
Bandaríkin	3,3	2,4	2,7
Japan	2,8	2,0	2,0
Evrusvæðið	2,6	2,2	2,3
OECD í heild	3,2	2,5	2,7
Verðbólga			
Bandaríkin	2,9	2,6	2,6
Japan	-1,0	0,2	0,6
Evrusvæðið	1,8	2,0	2,0
OECD í heild	2,2	2,2	2,1
Atvinnuleysi			
Bandaríkin	4,6	4,8	5,1
Japan	4,2	3,9	3,6
Evrusvæðið	7,9	7,4	7,1
OECD í heild	6,0	5,8	5,7

Heimild: OECD Economic Outlook No. 80, November 2006
http://www.oecd.org/document/18/0,2340,en_2649_201185_20347538_1_1_1_1,00.html

Undanfarin ár hefur verð á siglingum með skemmtiferðaskipum haldist óbreytt. Þetta hefur valdið því að æ fleiri hafa efni á að fara í slíkar ferðir. Annar stór áhrifavaldur er að efnahagsleg velsæld hefur aukist. Eins og sjá má eru allar líkur á því að efnahagslegur vöxtur stuðli að aukinni eftirspurn eftir ferðum með skemmtiferðaskipum.

Eðli starfseminnar og markaðssetningu hennar

Skemmtiferðaskip, andstætt gömlu farþegaskipunum, sigla til svæða en ekki einstakra áfangastaða. Á hverju svæði eru margir áhugaverðir staðir sem hægt er að tengja saman í eitt áhugavert hugtak. Sem dæmi um slíka markaðssetningu má nefna markaðssetningu 18 hafna um að gera Eystrasaltið að áhugaverðu svæði. Kaupmannahöfn, sem er ein þessara hafna, hefur til dæmis unnið að því að verða upphafs- og endastöð fyrir slíkar siglingar sem og siglingar upp með norsku strandlengjunni. Markaðssetning einstakra áfangastaða snýst því um að komast í samstarf við aðra áfangastaði um að búa til áhugaverðar ferðir.

Ferðir með skemmtiferðaskipum eru mismunandi. Segja má að hægt sé að finna ferð með skemmtiferðaskipi fyrir alla. Markaðnum má skipta upp með ýmsum aðferðum. Í fáum orðum má þó lýsa honum með eftirfarandi orðum:

Fleiri en 270 skip, sem taka á bilinu 50 til 4.000 farþega, heimsækja 2.000 áfangastaði í 30.000 ferðum með 16 milljónir farþega sem flestir, eða um 85%, vilja fara aðra ferð. Um það bil 76 skipafélög starfa í greininni sem veltir um 20 milljörðum dollara.

Hagsmunasamtök og samstarf

Innan greinarinnar er mikið samstarf, t.d. milli útgerða skemmtiferðaskipa og hafnanna sem taka á móti skipunum sem og á milli einstakra útgerða og einstakra hafna. Hér að neðan er gerð grein fyrir helstu samtökum útgerða, CLIA, og samtökum hafna í Evrópu, Cruise Europe.

Cruise Europe. Samtökin Cruise Europe voru stofnuð af 27 evrópskum höfnum árið 1991. Markmið samtakanna var frá upphafi að hafa samvinnu um að kynna hafnir í Norður- og Vestur-Evrópu sem áhugaverðar viðkomustaði fyrir skemmtiferðaskip og farþega þeirra. Samtökin hafa síðan vaxið stöðugt og eru meðlimir núna yfir 70, allt frá Lissabon í suðri til Hammerfest í norðri. Athafnasvæði samtakanna er stendur Atlantshafsins í Evrópu og stendur Eystrasaltsins. Á þeim tíma sem samtökin hafa starfað hefur Evrópa vaxið meira en nokkurt annað athafnasvæði skemmtiferðaskipa í heiminum. Í dag fjölgar farþegum sem koma frá athafnasvæði samtakanna, Evrópu, hraðast í heiminum.

Einstakar hafnir innan samtakanna sammælast svo um samstarf eftir því sem henta þykir á hverjum tíma. Má þar benda á samtökin Cruise Baltic sem eru samtök 18 hafna við Eystrasaltið.

Starf samtakanna felst fyrst og fremst í samstarfi hafnanna en einnig í nánú samstarfi við útgerðir skemmtiferðaskipa um atriði eins og þróun, öryggismál, umhverfismál, uppbyggingu hafnarmannvirkja sem skemmtiferðaskip og farþegar þeirra nota auk fleiri atriða. Meðlimir samtakanna veita útgerðunum og ferðaskipuleggjendum upplýsingar um hafnir sínar.

Samtökunum er stjórnað af ráði sem í eiga sæti valdir fulltrúar ýmissa svæða Evrópu auk fulltrúa hafnanna. Aðalfundur er haldinn árlega til að ræða helstu mál og stilla saman strengi til framtíðar. Fundurinn hefur æðsta vald í málum samtakanna.

Fyrir þá sem hafa áhuga á að fræðast frekar um Cruise Europe og nýta sér þær upplýsingar sem samtökin bjóða upp á er bent á heimasíðu samtakanna: <http://www.cruiseurope.com>

CLIA, Cruise Lines International Association. CLIA voru stofnuð árið 1975 til að efla samvinnu um að vinna að framgangi málefna siglinga með skemmtiferðaskipum. Á síðasta ári sameinuðust samtökin öðrum samtökum, International Council of Cruise Lines. Þau samtök voru stofnuð árið 1990 til að gæta hagsmuna þeirra sem reka skemmtiferðaskip við mótun reglna og framtíðaráætlana sem vörðuðu geirann. Tilgangur CLIA er að efla heilbriggt og öruggt rekstrarumhverfi skemmtiferðaskipa. Til þess að ná þeim markmiðum þjálfa þau meðal annars ferðasala til að kynna og útskýra ávinninginn af ferðum með skemmtiferðaskipum.

Innan samtakanna eru 24 útgerðir skemmtiferðaskipa í Norður-Ameríku. Markaðshluti þessara útgerða er um 97% alls framboðs í Norður-Ameríku. Í tengslum við samtökin og undir merki þeirra starfa um 16 þúsund ferðasalar. Merki CLIA, sem þessir seljendur hafa leyfi til að tengja starfi sínu, tryggir gæði þjónustunnar.

CLIA er stýrt af stjórn undir forsæti formanns sem kjörinn er til tveggja ára. Höfuðstöðvar samtakanna eru í Fort Lauderdale í Flórída. Undir forystu stjórnarinnar starfar fjöldi nefnda að ýmsum málum svo sem markaðsmálum, umhverfismálum o.fl.

Fyrir þá sem hafa áhuga á að fræðast frekar um CLIA og nýta sér þær upplýsingar sem samtökin bjóða upp á er bent á heimasíðu samtakanna: <http://www.cruising.org/index.cfm>

Leiðir skemmtiferðaskipa og svæðin sem þau sigla um

Skemmtiferðaskip sigla til flestra svæða í heiminum í dag. Leiðir þeirra eru mismunandi og fjölbreytileiki áfangastaða mikill. Erfitt er að gefa yfirlit yfir alla þá möguleika. Í heiminum eru þó svæði og staðir sem eru vinsælli en aðrir. Farþegar skemmtiferðaskipa kaupa sér oft ferðir með hliðsjón af áfangastöðum fremur en skipum, sérstaklega þó þeir sem eru að fara í sína fyrstu ferð. Hér fer á eftir yfirlit yfir helstu svæðin og leiðirnar innan þeirra.

Norður-Ameríka. Til þessa svæðis teljast höfin í kringum Norður-Ameríku og árnar sem um álfuna falla. Til einföldunar má benda á fimm svæði sem öðrum fremur eru athafnasvæði skemmtiferðaskipa.

- *Alaska.* Fá svæði jafnast á við Alaska hvað varðar náttúrufegurð sem hefur valdið því að þar vaxa siglingar skemmtiferðaskipa hvað hraðast í heiminum í dag. Ferðirnar eru takmarkaðar við mánuðina frá maí til október vegna dagsbirtu og hitastigs. Tvær leiðir eru langmest farnar. Í fyrsta lagi innri leiðin sem yfirleitt hefst í Vancouver eða Seattle og nær til Skagway. Við Skagway er snúið við og siglt sömu leið til baka. Yfirleitt er komið við í þremur til fjórum höfnum á leiðinni og eru Sitka, Juneau, Glacier Bay og Ketitchan líklegastar ásamt Skagway. Hin leiðin felst í að sigla með einn hóp aðra leiðina frá Vancouver eða Seattle til Anchorage og síðan annan hóp til baka. Í flestum tilfellum er komið við á sömu stöðum og á hinni leiðinni en einnig er skoðaður Hubbard-jökullinn og College Fjord ásamt fleiri stöðum. Boðið er upp á skoðunarferðir á landi, til dæmis til Yukon-svæðisins. Þessar ferðir sækir fyrst og fremst fólk með áhuga á jarðsögu, þeir sem njóta náttúrufegurðar auk barnafólks sem líklegra er til þess að ferðast á þessum árstíma en öðrum. Að lokum er rétt að minnst á ferðir suður af Vancouver, meðfram Kyrrahafsströndinni og upp Kólumbíu-ána.

- *Norðaustursvæðið.* Sigling meðfram austurströnd Norður-Ameríku er yfirleitt á milli New York og Montreal. Helst er komið við í Newport, Boston, Bar Harbour, St. John og Quebec. Þeir sem sækjast eftir ferðum á þessum slóðum eru áhugafólk um sögu og menningu. Ferðirnar eru yfirleitt farnar frá vori og fram á haust. Í sumum tilfellum er farið sunnar og þá komið við í Baltimore, Norfolk og Fíladelfíu. Þá má nefna ferðir frá austurströndinni til Bermúda en þær eru farnar á tímabilinu frá apríl til október.

- *Mississippi-áin og vötnin sem falla í hana.* Þessar ár eru of grunnar fyrir venjuleg skemmtiferðaskip. Þar sigla hjólabátar og farþegaprammar allt árið um kring. Þeir sem ferðast á þessum slóðum hafa flestir mikinn áhuga á sögu Bandaríkjanna enda eru heimsóttar gamaldags plantekjur og borgir sem hafa skipt máli í sögu svæðisins.

- *Kyrrahafsströnd Mexíkó.* Aðalaðdráttarafl þessa svæðis er sól, baðstrendur, matur og tækifæri á að versla. Ferðirnar byggjast á þremur valkostum. Í fyrsta lagi ferðir allt árið frá Los Angeles og San Diego til Ensenada og stundum Catalina. Í öðru lagi ferðir aðra leiðina á milli Acapulco og Los Angeles eða San Diego með viðkomu á Cabo San Lucas, Mazatlan og fleiri

stöðum. Þessar ferðir eru mest farnar að vetri til. Í þriðja lagi ferðir frá Los Angeles til nokkurra borga en að heimsóknum til þeirra loknum er siglt til baka til Los Angeles að nýju.

- *Panamaskurðurinn.* Oft eru ferðir um Panamaskurðinn tengdar ferðum með Kyrrahafsströnd Mexíkó. Ferðirnar byrja gjarnan í Acapulco og eftir siglingu um skurðinn eru hafnir í Kólumbíu og Venesúela heimsóttar. Ferðir frá Karíbahafinu hina leiðina um skurðinn þekkjast einnig.

Karíbahafið. Karíbahafið er stærsta athafnasvæði skemmtiferðaskipa í heiminum. Hægt er að skipta svæðinu í fjögur undirsvæði þó ekki sé um hreina skiptingu að ræða. Sumir áfangastaðir eru til þess fallnir að vera hluti af mörgum leiðasamsetningum. Flestar leiðir í Karíbahafinu eru sigldar jafnt að vetri sem sumri þó færri skip séu þar yfir sumarmánuðina.

- *Bahamaeyjar.* Flestar þessar ferðir hefjast í Miami eða Port Everglades. Aðrar eru farnar frá Port Canaveral eða Tampa. Helstu viðkomustaðir eru Nassau og Freeport á Bahamaeyjum.

- *Austur-Karíbahafið.* Þessar siglingar byrja yfirleitt í San Juan eða Miami. Viðkomustaðir eru helst St. Thomas, St. Croix, Bresku Jómfrúareyjar, Antigua, Guadeloupe og Martinique.

- *Suður-Karíbahafið.* Suður-Karíbahafið er ekki eins vinsælt og hin karabísku svæðin. Upphaf- og endastaðir siglinganna eru yfirleitt San Juan, Púertó Ríkó eða Barbados. Vinsælustu áfangastaðirnir eru Aruba, Curacao, Bonaire, Trinidad og Barbados. Stundum er siglt til hafna í Suður-Ameríku eins og Cartagena.

- *Vestur-Karíbahafið.* Siglingar um þetta svæði eru yfirleitt með skipum sem gera út frá sömu höfnum og skip sem sigla til Bahamaeyjanna. Svæðið, sem stundum er samþætt við ferðir um Mexíkóflóann, býður upp á mikinn fjölda ferðamöguleika. Þeirra á meðal má nefna Cancun, Cozumel, Cayman-eyjar, Jamaíka, Haítí og Dominíska lýðveldið. Stundum eru einnig heimsóttar borgir á strönd Mexíkó og jafnframt Flórída.

Evrópa. Næst á eftir Norður-Ameríku er Evrópa vinsælasta athafnasvæði skemmtiferðaskipa. Saman eiga saga, byggingarlist, matarmenning og daglegt líf íbúanna þátt í að auka vinsældir svæðisins. Næstum því öll álfan er aðgengileg frá sjó eða skipaskurðum. Sex svæði eru helst nefnd í þessu sambandi.

- *Vesturhluti Miðjarðarhafsins.* Fá svæði bjóða upp á jafn mikið af menningarlega áhugaverðum stöðum og vesturhluti Miðjarðarhafsins. Svæðið er þekkt fyrir áhugaverða lifnaðarhætti, söfn, verslanir, vínmenningu, mat o.fl. Á siglingu um þetta svæði er komið við á stöðum eins og Spáni, Frakklandi og Ítalíu, Gíbraltar, ítölsku eyjunum og Möltu. Ekki er óalgengt að koma við í Norður-Afríku í löndum eins og Marokkó o.fl.

- *Austurhluti Miðjarðarhafsins.* Sérstakt svæði fyrir þá sem hafa áhuga á sögu. Aðalhafnirnar eru Feneyjar og Istanbúl auk hafna á Grikklandi, grísku eyjunum, Egyptalandi og Ísrael.

- *Atlantshafsströnd Evrópu.* Siglingar um þetta svæði gætu innifalið Portúgal, Frakkland og stundum Spán, Írland og Stóra-Bretland. Löng ferð um þetta svæði gæti verið frá Malaga á Suður Spáni, Lissabon, Bordeaux og endað í London.

- *Írland, Stóra-Bretland og Norðursjór.* Þetta er svæði sem farþegar skemmtiferðaskipa kannast við og hafa heyrt um áður m.a. í sögulegu samhengi. Það er einmitt í því sem aðráttarafi þess felst. Ferð með skemmtiferðaskipi gefur farþegunum færi á að kynnst þessu svæði á nýjan hátt. Fjölbreytileikinn er mikill. Sumar ferðir eru farnar umhverfis Írland, sumar í kringum

Bretland. Algengir valkostir í tengslum við slíka ferð gætu falist í ferðum til ýmissa hafna Evrópu svo sem Hamborgar og Kaupmannahafnar. Þá er einnig siglt upp með ströndum Noregs í tengslum við þessar ferðir. Þegar reynt er að auka enn fjölbreytnina í þessum ferðum er farið til Íslands.

- *Eystrasaltið.* Eystrasaltið verður sífellt áhugaverðara athafnasvæði skemmtiferðaskipa. Þaðan er greið leið til ýmissa áfangastaða sem minna eru þekktir eins og Hamborgar, Stokkhólms, Kaupmannahafnar, St. Pétursborgar auk höfuðborga Eystrasaltslandanna Þriggja, Eistlands, Lettlands og Litháen.

- *Siglingar á ám.* Vinsælustu árnar í þessu samhengi eru Rón í Frakklandi og skipaskurðir sem tengjast henni, Rín og Elbe í Þýskalandi og Volga í Rússlandi. Það er þó Dóná sem ber höfuð og herðar yfir aðrar ár í siglingum skemmtiferðaskipa. Á meðal fjölmargra viðkomustaða við ána eru Vínarborg, Búdapest og Bratislava.

Aðrir hlutar heimsins. Norður-Ameríka og Evrópa eru langvinsælustu athafnasvæði skemmtiferðaskipa. Þó eru merki um að önnur svæði séu að verða sífellt vinsælli, enda henta slíkar ferðir til að skoða svæði þar sem vegasamgöngur eru erfiðar eins og á um ýmsa hluta Afríku. Þá má nefna ýmislegt annað sem ferð með skemmtiferðaskipi hefur fram yfir aðra ferðamáta hvað þægindi varðar, t.d. gjaldeyrisskipti, ferðir yfir landamæri, leit að húsnæði o.fl. Helsta ógnin við ferðir skemmtiferðaskipa er stjórnálalegur óstöðugleiki og hryðjuverk en þeir sem rekaskemmtiferðaskip eru sífellt á varðbergi og breyta áætlunum með hliðsjón af þeim ógnum sem þekkjast. Fjögur svæði er helst nefnd í þessu sambandi.

Mið- og Suður-Ameríka. Mið- og Suður Ameríka eru svæði mikilla andstæðna. Þar er mikill fjöldi hafna sem gefur góða möguleika á heimsóknum og ferðum. Mið-Ameríka er þekkt fyrir auðugt vistsvæði, bæði hvað varðar dýra- og plöntulíf, og er oft skoðuð í tengslum við ferðir um Panama-skurðinn og siglingar um vesturhluta Karíbahafsins. Atlantshafsströnd Suður- Ameríku er einnig vinsæl, sérstaklega á tímabilinu frá október til apríl. Algengir brottfararstaðir eru San Juan, Púertó Ríkó og Ríó de Janeiró. Meðal þekktra staða sem heimsóttir eru má nefna Djöflaeyjuna, Belem, Recife og Salvador auk þess sem hægt er að sigla upp Amasón-fljótið allt til Manaus.

Stundum eru boðnar ferðir til Kyrrahafsstrandar Suður-Ameríku og jafnvel umhverfis álfuna. Í slíkum ferðum er gjarnan komið við í Búenos Aires, Falklandseyjum, Montevideo, Valparaiso, Magellansundi auk þess sem skroppið er til Suðurskautslandsins. Mikið af undrum Suður-Ameríku eru langt inni í landi. Ferðir til þessara staða, t.d. Machu Picchu og Iguazu-fossa, eru glögg dæmi um mikilvægi ferða fyrir og eftir siglingar.

Kyrrahafið. Óteljandi rómantískar eyjar gera Kyrrahafið að eftirsóttum áfangastað. Engin leið er betri til að skoða þær en ferð með skemmtiferðaskipi. Helstu eyjarnar eru Tahítí og Fidjeyjar en einnig koma til greina Papúa-Nýja Gínea, Nýja-Kaledónía, Vanúatú, Samóa, Tonga og Cooks eyjarnar. Sunnar eru ferðir í kringum Nýja-Sjáland og meðfram austurströnd Ástralíu mjög vinsælar. Flestar ferðir um Kyrrahafið eru farnar frá nóvember til apríl þegar veðurfar á þessum slóðum er þægilegast.

- *Norður-Kyrrahafið.* Í Norður-Kyrrahafi eru Havaíeyjar vinsæll viðkomustaður og hefur verið lengi. Áður fyrr var engin leið til að heimsækja þessar eyjar önnur en að fara með skipi. Í dag er ferð með skemmtiferðaskipi ein besta leiðin til að heimsækja þessar eyjar.

Asía. Óteljandi ferðavalkostir eru þar í boði. Finna má fjögur meginþemu sem öll eru boðin frá október til maí. Mun færri skip eru á þessum slóðum yfir sumarmánuðina.

- *Kyrrahafshluti Suður-Asíu.* Þessi leið innifelur siglingar á milli Indónesíu, Malasíu, Filippseyja og Singapúr.

- *Suðaustur-Asía.* Siglingar á milli Taílands, Víetnam og Singapúr sem aðallanda.

- *Indlandshaf.* Siglingar á milli hafna á Indlandi með viðkomu á Maldíveyjum, Sri Lanka og Hong Kong auk nokkurra annarra stórra kínverskra borga.

- *Japan og Suður-Kórea.* Japan og Suður-Kórea eru valkostir sem oft eru boðnir saman.

Eyjaálfa. Ferðir um þennan heimshluta snúast um Ástralíu auk þess sem hafnir landanna sem næst eru eru heimsóttar.

Afríka. Siglingar skemmtiferðaskipa til Afríku fylgja fimm meginleiðum.

- *Siglingar um norðvesturhluta Afríku.* Siglingar um þennan hluta Afríku er gjarnan með viðkomu í Túnis, Marokkó, Kanaríeyjum og Madeira. Þessar ferðir eru helst farnar frá maí til október.

- Ferðir frá nóvember til mars meðfram austurströnd Afríku með viðkomu í Kenýa og Tansaníu, með viðbótarsiglingu um Indlandshafið og heimsókn til sumra eyjanna við austurströndina. Má þar nefna Réunion og Madagaskar.

- *Ferð meðfram austurströnd Afríku.* Þessar ferðir liggja niður til suðurhluta álfunnar á tímabilinu nóvember til mars.

- *Ferðir meðfram vesturströnd Afríku.* Á syðri hluta jarðar er sumarið frá nóvember til mars. Þessar ferðir, sem og þær tvær sem taldar eru á undan, eru farnar á þessum tíma af þeim sökum.

- *Ferðir upp Níl.* Ein þekktasta sigling með skemmtiferðaskipi í heiminum. Ferðir upp Níl eru farnar allt árið og eru yfirleitt á milli borganna Aswan og Luxor.

Færsla skipa á milli markaðssvæða. Skip eru reglulega færð á milli markaðssvæða í lok háannar á einu svæði og við byrjun hennar á öðru svæði. Skip eru stórar fjárfestingar og því nauðsynlegt að hafa þau í eins miklum rekstri og hægt er. Færsla skipanna fer fram tvisvar á ári. Þá er boðið upp á skemmtisiglingar á milli svæðanna. Í september, október og nóvember er helst boðið upp á slíkar siglingar á milli eftirtalinna svæða:

- Frá Evrópu yfir Atlantshafið til Bermúdaeyja, Bahamaeyja, Karíbahafsins, um Panama-skurðinn og jafnvel til Suður-Ameríku.

- Frá Miðjarðarhafinu um Súez-skurðinn til austurstrandar Afríku og eyjanna þar og jafnvel til Asíu.

- Frá Alaska niður með vesturströnd Bandaríkjanna til Mexíkó, um Panama-skurðinn og inn í Karíbahafið.

- Frá Alaska yfir Kyrrahafið til Hawai, áfram til Asíu og jafnvel til Suðurskautslandsins.

Frá mars til maí snúast þessar siglingar við og skipin eru færð aftur á þau markaðssvæði sem þau komu frá. Sem dæmi gæti skip sem siglt hefur um Karíbahafið snúið aftur til Evrópu yfir Atlantshafið.

Annað. Stundum bjóða skipafélög upp á ferðir út í bláinn. Skipið leggur þá úr höfn og siglir um án þess að koma til hafnar fyrr en komið er til baka til brottfararhafnar. Tengt þessu hugtaki

sú hugmynd að gera skipið sjálft að áfangastað. Farþegum er þá boðið upp á margs konar afþreyingu um borð.

Rétt er að geta þess að upptalningin hér að framan miðast við helstu leiðir. Óteljandi valkostir eru í boði. Minna þekktar ferðir geta hæglega orðið vinsælar eftir nokkur ár þegar farþegar hafa kynnst þeim og eru orðnir leiðir á lengari ferðum.

Markaðurinn

Haft hefur verið á orði að hægt sé að finna siglingu með skemmtiferðaskipi sem hentar hverjum sem er. Skipuleggjendur ferða með skemmtiferðaskipum hafa lagt sig í líma við að finna ólíkar siglingaleiðir og mismunandi samsetningu viðkomustaða auk afþreyingar til að höfða til sem flestra. Nokkrir þeirra hópa og tegundir ferða sem til greina koma eru:

Fjölskylduferðir. Fjölskylduferðir um borð í skipum bjóða upp á marga möguleika sem sjaldan finnast í landi. Foreldrar geta farið í frí með börnum sínum og á sama tíma sinnt eigin áhugamálum. Á meðan er haft ofan af fyrir börnum þeirra í öruggu umhverfi. Í raun má segja að hver um sig geti fundið afþreyingu við sitt hæfi og á sama tíma sloppið við ýmislegt sem til leiðinda telst í daglegu lífi eins og að leita að bílastæði og þvo upp og þess að hafa áhyggjur af glæpum. Mörg skipafélög leggja metnað sinn í að hafa ofan af fyrir börnum og bjóða fram sérhæfða skemmtikrafta, sérstakan mat o.fl.

Fatlaðir. Fatlaðir eru vaxandi hópur viðskiptavina skemmtiferðaskipa. Ekki er hægt að tala um sérstakar ferðir fyrir fatlaða heldur betri aðbúnað sem gefur þeim aukið færi á að ferðast. Æ fleiri ný skip eru aðgengileg öllum og hafa aðstöðu til að taka á móti fólki án tillits til fötlunar þess.

Einhleypir. Pláss er dýrmætt um borð í skemmtiferðaskipum. Því eru ferðirnar næstum því alltaf miðaðar við þör þar sem fjárfesting og viðhald – pláss, lagnir, þrif, viðgerðir – kostar jafn mikið hvort sem um er að ræða einstaklingsklefa eða klefa fyrir þör. Því er yfirleitt dýrara fyrir einhleypa að ferðast með skemmtiferðaskipi en þör. Undanfarið hefur þessi markaður samt sem áður verið að opnast og einhleypum fjölgað mjög. Skipafélögin hafa áttað sig á þessu og bjóða nú upp á ferðir sérstaklega fyrir einhleypa og jafnvel aðstoð við að finna ferðafélaga.

Skoðunar- og rannsóknarferðir. Mörg skipafélög bjóða upp á skoðunarferðir þar sem farþegar eru meira eða minna þátttakendur frekar en farþegar. Um borð eru gjarnan náttúrufræðingar, sagnfræðingar og fyrirlesarar sem fræða farþega fremur en að hafa ofan af fyrir þeim og þjóna þeim. Slíkar ferðir gætu verið til Suðurskautslandsins á meðal mörgæsa, til Falklandseyja til að skoða eðlur eða að uppsprettu Amason-árinnar. Þrátt fyrir eðli ferðanna og að lítið er um afþreyingu og þjónustu eins og í öðrum skemmtiferðaskipum, eru þau skip sem til þeirra veljast með fyrsta flokks aðbúnað. Fólk sækir í þessar ferðir til að læra, vera með öðrum sem sækjast eftir sömu reynslu og til þess að vera í nálægð við náttúruna.

Strandsiglingar. Strandsiglingar teljast til dæmis siglingar með ströndum Noregs, Grænlands eða Bandaríkjanna svo dæmi séu tekin.

Seglskip. Ferðir með seglskipum teljast til ævintýraferða. Farþegar taka þátt í ferðinni að fullu og veður ræður miklu um hvernig ferðir ganga og hvort komið er til hafnar á réttum tíma eða ekki. Lítil regla er á lífinu um borð að undanskildum matmálstímum. Hægt er að ferðast með skipum sem sigla án véla eða fyrir vélarafla að hluta til.

Flutningaskip. Ferðir með flutningaskipum. Farþegum í slíkum ferðum fjölgar eftir því sem fleiri verða afhuga stóru skemmtiferðaskipunum. Ferðir sem þessar henta fólki sem vill ferðir án skipulagðrar afþreyingar. Um það bil 250 skip í heiminum bjóða slíkar ferðir. Flutningaskipin taka allt að 12 farþega í hverja ferð þar sem áætlanir breytast stöðugt eftir því sem eigendur telja best henta til að ná öðrum markmiðum en hámarka hagnað af flutningi farþega. Gámaflutningaskip sigla þó eftir föstum áætlunum.

Atlantshafssiglingar. Slíkar ferðir, á milli Evrópu og Ameríku, eru eins og þær ferðir sem farnar voru áður en skemmtiferðaskipagreinin kom til. Skip voru notuð til að komast á milli áfangastaða og minni áhersla lögð á skemmtunina. Eftir að flug yfir Atlantshafið varð daglegt brauð var mörgum skipum sem áður voru notuð til slíkra ferða breytt í skemmtiferðaskip. Einungis eitt skip, Queen Mary 2, er notað til slíkra ferða í dag. Fleiri skip sigla þó yfir Atlantshafið en jafnframt til ýmissa annarra staða í leiðinni.

Heimsreisa. Heimsreisa er stærsta og íburðarmesta ferð með skemmtiferðaskipi sem um getur. Slíkri ferð má í fáum orðum lýsa sem heimsskoðun í einni langri ferð, í 6 mánuði eða lengur, með besta aðbúnaði sem völ er á, færustu skemmtikrafta, glæsilegar veislur, frábæran mat o.fl. Sem hluta af þessum markaði má nefna siglingar um afmörkuð menningarsvæði svo sem Kína, Suður-Ameríku o.s.frv. Slíkar ferðir eru styttri og ódýrari en heimsreisa en gera þarf ráð fyrir að fljúga til þess svæðis sem við á hverju sinni.

Siglingar á fljótum og ám. Meira en ein milljón manns ferðast með skemmtiferðaskipum á ám á hverju ári. Slíkar ferðir snúast um það svæði sem siglt er um hverju sinni, menningu þess og náttúru. Lítið er lagt upp úr skemmtunum og annarri afþreyingu. Svæðin þar sem slíkar siglingar eru stundaðar eru: Mið-Evrópa með Dóná, Rín og fleiri þekkt fljót; Rússland með Don, Moskvu, Nevu og Volgu; Afríka með siglingum á Níl; Kína með Yangtze og Ástralía með Murray-ána. Að lokum má í þessum flokki nefna ferðir með gufuskipum á ám og fljótum Bandaríkjana og ferðir með fljótaprömmum eftir ám, skipgengum vatnaleiðum og fljótum Evrópu.

Helstu fyrirtæki á markaðnum

Sjö fyrirtæki eru langstærst í rekstri skemmtiferðaskipa. Þau eru: Carnival Cruise Lines, Costa Cruises, Celebrity Cruises, Royal Caribbean Cruises, Holland America Line, Princess Cruise Line og Norwegian Cruise Line. Þessi fyrirtæki, ásamt nokkrum öðrum, eru þó að stærstum hluta í eigu þriggja stórra fyrirtækja á þessu svið:

Carnival Corporation: Carnival Cruise Lines, Costa Cruises, Holland America Line, Princess Cruise Line

Royal Caribbean Cruises: Celebrity Cruises, Royal Caribbean Cruise Line

Star Cruises Group: Norwegian Cruise Line, NCL Americ, Orient Lines, Star Cruises

Að auki eiga skipafélögin hlut í mörgum öðrum skipafélögum og aðstöðu sem tengist rekstri þeirra í landi svo sem hótelum, hópþreifreiðafyrirtækjum og ferðaskrifstofum. Þrátt fyrir að hin hefðbundnu stóru skemmtiferðaskip sem þessi fyrirtæki reka eigi ýmislegt sameiginlegt hafa þau þó einnig sín sérkenni. Sem dæmi gerir Carnival Cruise Lines út á að finna afþreyingu fyrir farþega allan ársins hring og miðar sig við yngri aldurshópa. Costa Cruises býður upp á evrópskan stíl, líflegt umhverfi og farþega frá mörgum löndum. Celebrity Cruises gefa sig út fyrir að hafa besta fæðið, bestu skipin og besta verðið. Royal Caribbean Cruise Line býður bestu ferðirnar til Karíbahafsins og hentar vel byrjendum í ferðalögum sem þessum auk þess að henta

vel barnafólki. Holland America Line miðar við eldra fólk og óaðfinnanlega þjónustu. Princess Cruises býður upp á stöðug gæði sem hægt er að treysta og Norwegian Cruise Line miðar við barnafólk, þá sem litla reynslu hafa af ferðum sem þessum ásamt því að bjóða góðan mat.

Carnival Cruise Lines. Carnival Cruise Lines gerir út 22 skip á bilinu 46 til 110 þús. tonn sem taka frá 1.800 til 3.700 farþega. Fjöldi í áhöfn er frá 660 til 1.160. Fyrirtækið var stofnað 1972 og höfðar fyrst og fremst til ungs fólks sem sækist eftir að skemmta sér, fólks sem er að fara í sína fyrstu ferð, einhleypa og barnafólks. Fallett umhverfi er um borð í skipunum, mikið næturlíf, og allt gert til að farþegum líði sem best. Þá hentar fyrirtækið líka fyrir hópa sem sameinast um heilt skip í einu, fjölskyldumót, hvataferðir o.fl.

Celebrity Cruises. Celebrity Cruises gerir út 9 skip á bilinu 2.300 tonn til 91 þús. tonn sem taka frá um 100 til 2.681 farþega. Fjöldi í áhöfn er frá 64 til 1.000. Fyrirtækið var stofnað 1989 og höfðar fyrst og fremst til vel menntaðs fólks, fjölskyldna með unglunga og einhleyps fólks. Fyrirtækið var stofnað 1989 og þykir bjóða mikið gæði á hagstæðu verði.

Costa Cruises. Costa Cruises gerir út 12 skip á bilinu 28 til 112 þús. tonn sem taka frá 1.000 til 3.800 farþega. Fjöldi í áhöfn er frá 400 til 1.100. Fyrirtækið var stofnað 1860 og höfðar fyrst og fremst til Evrópubúa eða fólks með smekk fyrir Evrópu og evrópskum stíl. Stíll fyrirtækisins hentar best fyrir ungt fólk, bæði gift og einhleyp auk barnafólks. Boðið er upp á stanslausa afþreyingu og mikið næturlíf.

Holland America Line. Holland America Line gerir út 13 skip á bilinu 38 til 82 þús. tonn sem taka frá 840 til 2.500 farþega. Fjöldi í áhöfn er frá 460 til 800. Fyrirtækið var stofnað 1873 og höfðar fyrst og fremst til eldra fólks, bæði hjóna og einhleypa, ásamt börnum og barnabörnum sem vilja eyða tíma saman í afslöppuðu umhverfi.

Norwegian Cruise Line / NCL America. Norwegian Cruise Line gerir út 11 skip og NCL America 2. Skipin eru á bilinu 32 til 94 þús. tonn og taka frá 1.800 til 4.100 farþega. Fjöldi í áhöfn er frá 550 til 1.100. Fyrirtækið var stofnað 1966 og býður upp á hefðbundnar gæðasiglingar með skemmtiferðaskipum þar sem mikið er af áhugaverðum hlutum til afþreyingar og góð tækifæri til að stunda íþróttir. Fyrirtækið miðar þjónustu sína fyrst og fremst við einstaklinga og hjónafólk og býður upp á mikið næturlíf.

Princess Cruises. Princess Cruises gerir út 15 skip á bilinu 30 til 113 þús. tonn sem taka frá 830 til 3.800 farþega. Fjöldi í áhöfn er frá 370 til 1.160. Fyrirtækið var stofnað 1965 og höfðar fyrst og fremst til hjónafólks, bæði með og án barna, auk eldra fólks. Öll umgjörð og viðgjörningur er til sóma og á góðu verði.

Royal Caribbean International. Royal Caribbean International gerir út 21 skip á bilinu 48 til 137 þús. tonn sem taka frá 2.000 til 3.800 farþega. Fjöldi í áhöfn er frá 685 til 1.200. Fyrirtækið var stofnað 1969 og höfðar í dag til fólks á öllum aldri með og án barna.

Tegundir skipa

Fjöldinn allur af skemmtiferðaskipum flytur farþega svo að segja hvert sem er á jörðinni. Tegundirnar eru margar. Hér fer á eftir lausleg upptalning á þeim helstu:

Hið hefðbundna „klassíska“ skemmtiferðaskip. Þessi skip eru frá fyrstu gullöld skemmtiferðaskipanna. Þau voru fyrst og fremst notuð til að sigla yfir Atlantshafið eða til

heimsferða. Flest voru smíðuð fyrir 1970. Þau eru straumlínulöguð og gerð til að komast hratt leiðar sinnar.. Flest eru smá í samanburði við skemmtiferðaskipin sem smíðuð eru í dag.

Nútíma skemmtiferðaskip. Á milli 1970 og 1980 endurskilgreindu hönnuðir hvað ferð með skemmtiferðaskipi átti að snúast um. Hraði var ekki lengur aðalatriði. Skipin breikkuðu og tekið var tillit til þeirra fjölmörgu atriða sem bjóða átti upp á er skemmtiferðir breyttust úr því að vera ferð á milli áfangastaða í að vera afþreyingar- og upplifunarferð. Þessi skip hafa í áranna rás orðið stærri og stærri og geta tekið þúsundir farþega. Reynt er að líkja eftir lúxuslífi í landi og bjóða upp á sem flest sem þekktist og telst til daglegs lífs, eða munaðar. Flest er innifalið í heildarverði þessara ferða. Þó færast það í vöxt að greiða þarf aukalega fyrir ýmislegt sem áður var innifalið. Með þeim hætti hefur orðið mögulegt að bjóða ferðir sem flestir hafa efni á, öfugt við það sem áður þekktist. Þá er, eins og þekktist fyrr á tímum, farið að bjóða farrými með mismunandi gæðum. Þó ekki með þeim hætti að fólk sé aðskilið, heldur að þeir sem ferðast gegn hærra gjaldi fá innifalinn meiri munað og betri vistarverur en aðrir. Síðan má nefna minni skip þar sem meiri munaður er gegnumgangandi og hærra verð greitt.

Lítill skip. Til mótvægis við stóru skemmtiferðaskipin taka þessi skip yfirleitt færri en 200 farþega. Í ferðum með þessum skipum er lögð áhersla á upplifun í meiri nálægð við viðfangsefnið en hægt er að bjóða á stærri skipum. Fyrirtækin sem reka þessi skip leggja oft áherslu á fræðslu, ævintýri og/eða vellystingar.

Snekkjur eða „Super Yachts“. Þessir farkostir eru yfirleitt snekkjur yfir 150 fet (45,7 m) að lengd, þó ekki sé um almennt viðurkennda skilgreiningu að ræða. Notkun þeirra við siglingar í svipuðum ferðum og sum skemmtiferðaskip fara eykst. Siglingar með þessum snekkjum eru yfirleitt í miklum munaði.



Seglskip. Þessi skip eru að hluta eða öllu leyti drifin áfram af vindi. Sum þeirra eru þó búin tölvum til að stýra seglum. Í öðrum tilfellum sér áhöfnin, og í sumum tilfellum farþegar, um að haga seglum. Flest hafa þau einhvern vélbúnað til að nota ef þörf krefur.

Fljótabátar. Fljótabátar eða hjólabátar eru notaðir þar sem önnur skip komast ekki á ám og vötnum. Sem dæmi má nefna Mississippi-ána, Rín, Dóná og Níl. Þessi skip eru oft að gamalli fyrirmynd.

Farþegaþrammar. Farþegaþrammar geta verið mismunandi að stærð, allt frá því að vera mjög smáir upp í að taka mikinn fjölda farþega. Hvort heldur er þá eru þessir farkostir yfirleitt

búnir miklum munaði.

Ferjur. Yfirleitt er ekki litið á ferjur sem skemmtiferðaskip. Engu að síður bjóða sumar þeirra upp á ferðir í einn eða fleiri daga. Sumar bjóða jafnvel upp á svipaðar aðstæður og skemmtiferðaskip, svo sem einkaklefa, skemmtiatriði og góðan mat.

Fjölnota skip. Sum skip, eins og til dæmis þau sem notuð eru við vesturströnd Noregs, þjóna margvíslegum tilgangi. Þau flytja farm og farþega milli borga og bæja en eru einnig notuð sem skemmtiferðaskip.

Flutningaskip. Almennungur getur tekið sér far með farmflutningaskipi. Áætlunin getur tekið breytingum eftir því sem hentar farmflutningunum án tillits til farþeganna. Skemmtiatriði eru engin ef frá eru talin myndbönd. Maturinn er yfirleitt góður og vistarverur þægilegar.

Fjöldi skipa og eignarhald

Miðað við *Complete Guide to Cruising & Cruise Ships 2007*, sem Douglas Ward skrifaði fyrir Berlitz Publishing, eru 78 útgerðir sem gera út skemmtiferðaskip í heiminum í dag. Listinn er að vísu ekki tæmandi en engu að síður eru þar flest fyrirtæki og skip í þessum geira.

Skip í eigu einstakra skipafélaga skiptast eins og sýnt er í töflu IV árið 2007:

Tafla IV

	Fjöldi	Br. tonn	Áhöfn	Farþegar
Carnival Corporation:				
Carnival Cruise Lines	24	1.855.108	21.630	64.174
Costa Cruises	12	889.516	9.716	30.060
Holland America Line	13	829.672	8.207	23.987
Princess Cruise Line	15	1.416.356	14.921	41.536
Royal Caribbean Cruises:				
Celebrity Cruises	9	637.300	7.406	19.206
Royal Caribbean Cruise Line	21	2.083.292	19.877	62.572
Star Cruises Group:				
Norwegian Cruise Line	11	791.232	0.268	28.966
NCL America	2	158.104	1.950	4.890
Orient Lines	1	22.080	356	915
Star Cruises	4	176.760	3.200	7.398
Alls	112	8.859.420	140.075	241.160
Hlutfall af heild		69,5	96,5	58,6

Alls hafa því fyrirtæki sem teljast til hinna þriggja stóru 112 skip á sínum snærum, eða rúmlega 40% allra skipa sem í boði eru. Þá hafa þau jafnframt yfir að ráða um 60% alls framboðs á farþegarými. Önnur fyrirtæki sem hafa a.m.k. 4 skip í starfsemi eru sýnd í töflu V:

Tafla V

	Fjöldi	Br. tonn	Áhöfn	Farþegar
Fred Olsen Cruise Lines	4	87.299	1.190	3.061
Hapag Loyd Cruises	4	58.923	650	1.251
Lindblad Expeditions	4	5.545	152	354
Louis Cruise Lines	6	92.670	1.781	5.127
MSC Cruises	9	487.933	5.961	17.934
P&O Cruises	5	350.124	3.832	10.038
Phoenix Reisen	4	94.415	1.099	2.880
Pullmantur Cruises	6	203.655	2.707	6.859

Silversea Cruises	4	90.370	997	1.430
Windjammer Barefoot	4	2.917	140	380
American Cruise Lines	4	3.158	98	282
Classic International	4	48.123	795	2.194
Alls	58	1.525.132	19.402	51.790
Hlutfall af heild		12,0	13,2	12,6
Samtals á 276 skipum		12.743.268	146.532	411.534

Alls hafa því 10 fyrirtæki 112 skip af 276, eða 40%, í starfsemi og þau 22 sem hafa flest skip á sínum snærum hafa 170 skip. Þannig hafa 28% fyrirtækjanna yfir að ráða um 62% skipanna og rúmlega 70% af framboði á farþegarými. Samkvæmt *Complete Guide to Cruising & Cruise Ships 2007* frá Berlitz er gert ráð fyrir að um 20 nýjum skipum verði hleypt af stokkunum á árunum 2008 til 2010. Alls eru þau yfir 2 milljónir brúttótonna að stærð og geta flutt um 55 þúsund farþega. Nokkuð er síðan bókin kom út og eru vísbendingar um að skipin verði nokkru fleiri en þetta.

6. Ísland sem ákvörðunarstaður

Sókn ferðamanna til landsins, farþega skemmtiferðaskipa og annarra, byggist fyrst og fremst á sérstakri náttúru Íslands. Náttúran og nálægð við hana verður væntanlega það aðdráttarafl sem Ísland hefur umfram aðra staði um ókomin ár. Ímynd landsins er annars vegar að vera hluti af norðrinu, með Grænlandi, Svalbarða, Jan Mayen og norðurpólnum og hins vegar hluti af Norður-Atlantshafi með Færeyjum, Noregi og Grænlandi. Þessi ímynd er traustur grundvöllur til að byggja á markaðssetningu.

Ísland sem upphaf og endir siglinga skemmtiferðaskipa

Ísland hefur möguleika á að verða staður þar sem skip byrja og enda ákveðnar leiðir eða siglingar um tiltekið svæði. Til þess að þetta verði að veruleika þarf að markaðssetja landið í samræmi við það. Til þess að verða staður þar sem heppilegt er að leiðir endi og byrji þarf í fyrsta lagi góðar flugsamgöngur og hótél. Önnur þjónusta eins og samgöngur á landi, góðar rútur, leiðsögumenn og fleira verður að vera til staðar til að tryggja góðan aðbúnað farþega. Eitt af þessum atriðum er að hægt sé að afgreiða farþega sem koma langt að, til dæmis með leiguflugum, inni og við þokkalegar aðstaður. Með öðrum orðum þarf að vera hægt að komast þægilega frá brottfararstað um borð í skip.

Þegar farþegar koma á eigin vegum með áætlunarflugum fara þeir í gegnum tollskoðun eins og aðrir farþegar. Þegar um leiguflug er að ræða hefur samkomulag náðst við tollayfirvöld hér á landi um að setja farangur um borð í sérstaka bíla sem eru síðan innsiglaðir og ekið að skipshlið. Þar hefur innsigli verið rofið og farangur skoðaður. Aðstaða til að sjá um þetta þarf að vera góð. Hingað til hafa mörg þeirra skipa sem hingað koma komið frá Bretlandi og endað jafnframt ferðir sínar þar. Einnig hafa haft hér viðkomu skip á leið lengra norður, svo sem til Svalbarða. Sé hægt að sannfæra skipafélög um að hefja og enda siglingar hér opnar það leið til farþegaskipta og að farþegar dveljist hér fyrir og eftir ferðir.

Markaðssetning Íslands sem hluta af svæði

Markaðssetning svæða snýst um að hafa samband við útgerðir til dæmis á sýningum og tala



fyrir svæðinu. Svæðið sem Ísland er hluti af er skilgreint sem Norður-Atlantshafið. Á því svæði eru Færeyjar, Grænland og Ísland. Ísland er á vissan hátt jaðarsvæði fyrir skipin eins og áhugi markaðarins er. Það er því ekki bara Ísland heldur einnig löndin í kringum okkur sem ráða ferðinni. Oft er það Grænland sem hefur mesta aðdráttaraflíð í siglingum skipa sem hafa hér viðkomu. Því hefur uppbygging og þróun á Grænlandi einnig áhrif á áhuga manna á siglingum til

Íslands. Þetta svæði hentar að mörgu leyti vel, er til dæmis ekki of stórt. Þetta tiltekna svæði hefur verið skilgreint af Cruise Iceland sem hugtak og markaðsett þannig. Á næsta ári verður farið að leggja meiri áherslu á Ísland sjálft sem vörumerki. Á Íslandi er lögð áhersla á náttúru, líf villtra dýra til lands og sjávar, menningu o.fl. Reynt hefur verið að höfða til íslenskra aðila um að taka þátt í markaðssetningu skipa sem sigla með kanadísku ströndinni. Ísland, Færeyjar, Nýfundnaland og skosku eyjarnar gætu verið hluti þessara ferða. Þetta hefur þótt erfitt í framkvæmd þar sem tengsl og samhæfing þarf að vera mikil.

Dæmi um hvernig Ísland er sett fram sem valkostur

Fróðlegt er að grennslast fyrir um þær ferðir sem boðnar eru með viðkomu á Íslandi. Costa Cruises, eitt af stærstu fyrirtækjunum á þessu sviði, býður þrjár slíkar ferðir. Allar eiga það sameiginlegt að viðdvöl hér á landi er stutt en aðrir hlutar ferðarinnar fara í siglingu og heimsóknir á aðra staði.

Tveir valkostanna hafa upphafs- og endastöð í Amsterdam. Þaðan eru á milli 1.100 og 1.200 sjómílnur til Reykjavíkur. Sá þriðji er frá Kiel en þaðan eru nærri 1.300 sjómílnur til Íslands.

Greining á kostunum þremur leiðir í ljós þau atriði sem sýnd eru í töflu VI:

Tafla VI

	Kostur eitt	Kostur tvö	Kostur þrjú
Ferð í klukkustundum	256	328	304
Klukkustundir á Íslandi	35	36	35
Hlutfall ferðar á Íslandi	14%	11%	12%
Lægsta verð	124.777	166.397	174.721
Hæsta verð	251.302	370.335	407.793
Lægsta verð á klst.	487	507	575
Hæsta verð á klst.	982	1.129	1.341

Greitt fyrir Ísland

m.v. lágsta verð	17.059	18.263	20.116
Greitt fyrir Ísland			
m.v. hæsta verð	34.358	40.647	46.950
Greitt fyrir annað			
m.v. lágsta verð	107.718	148.134	154.605
Greitt fyrir annað			
m.v. hæsta verð	216.944	329.688	360.843

Greinilegt svigrúm er til að bjóða upp á Íslandssiglingar. Sé litið til verðsins eru greiddar frá um 108 þúsund krónum til um 361 þúsund króna fyrir aðra hluti en Íslandshlutann. Innan þess verðbils mætti bjóða upp á ferðir til landsins, lengri siglingar um Ísland og ferðir inn til landsins til að skoða náttúru þess.

Ísland sem miðpunktur ferðar

Margs konar ávinningur er af því að hafa hér skip sem siglir reglulega í kringum landið sumarlangt. Með því væri Ísland orðið miðja ákveðinnar starfsemi og hefði aukið vægi. Frá Íslandi mætti þá sigla til annarra landa til að auka fjölbreytni í stað þess að taka einungis á móti skipum. Ólíklegt er annað en að hér yrðu farþegaskipti stunduð. Við það myndi nýting flugs og gistingar aukast. Mjög líklegt má telja að af farþegaskiptunum leiddi aukning í hvoru tveggja. Farþegaskipti gætu líka aukið hér ferðir fyrir og eftir siglingar. Í því sambandi má minnst á þemaferðir, þ.e. ferðir í ákveðnum tilgangi. Sem dæmi mætti nefna ferðir til að kynna ákveðnum jarðsögulegum fyrirbærum hérlendis. Þá má nefna hér sérstakt dýralíf til lands og sjávar. Ísland er löngu þekkt sem áfangastaður varpfugla en spendýr eru hér einnig; hvalir, selir, refir, hreindýr o.fl. Þá er saga sjávarnytja einstök á Íslandi.



Af öðrum þáttum sem skipta máli í þessu samhengi er að tekjur hafna kæmu til með að aukast. Nýting mannvirkja og tækja myndi einnig batna. Þar sem skemmtiferðaskip rista almennt grunnt miðað við stærð má segja að allflestar hafnir landsins komi til greina fyrir slíka móttöku, en lengd skipa gæti þó haft í för með sér ákveðnar takmarkanir svo og dýpi við viðlegubakka.

Reglulegar ferðir hefðu aukna þýðingu. Þá gætu þeir sem stunda starfsemi í tengslum við skemmtiferðaskip reitt sig á, ekki aðeins að skipin komi oftar, heldur einnig reglulega. Með reglulegum ferðum gætu skapast störf sem ykju fjölbreytni atvinnulífs. Hér má nefna bæði þjónustu- og verslunarstörf. Hliðarhugmyndir við slíka starfsemi eru margar og má t.d. tengja matinn um borð við gestgjafalandið. Fyrsta skrefið í sókn til tækifæra sem þessara er að kynna landið sem slíkt. Er þá átt við alla þá sem koma að slíkri móttöku, bæði til að bjóða farþega velkomna og þjóna þeim. Þennan vilja þarf að kynna þeim sem reka skemmtiferðaskip. Þessi skýrsla inniheldur viðleitni í þá átt. Með henni fylgir úrdráttur á ensku sem er til þess hugsaður að vera þægilegt kynningarefni

til að ná þessu markmiði. Þess ber að geta að sá hópur sem ræður siglingum skipanna er ekki stór og að breytingar á aðstöðu fréttast fljótt í þessum geira.

Styrkur Íslands frá þessum sjónarhóli er fyrst og fremst sá að Reykjavík er þekkt höfuðborg auk þess sem vitað er að landið hentar vel til dagsferða og innviðir eru almennt góðir. Er þar vísað til grunnaðstöðu svo sem heilbrigðisþjónustu, bílastæða, aðgangs að Interneti, síma, salernum o.fl. Því má slá föstu að auknar siglingar til Reykjavíkur og aukinn fjöldi farþegar leiðir til aukningar annars staðar á landinu þar sem reynslan sýnir að flest skemmtiferðaskip munu koma við á einum til tveimur höfnum utan Reykjavíkur.

Þá má geta þess að hér er velmegun, stöðugt stjórn málaástand, upplýst þjóðfélag og hátt menntunarstig. Þá eru umferðartafir í þeim mæli sem þekkist erlendis svo til óþekktar hér á landi.

Cruise Iceland

Cruise Iceland var stofnað árið 2004 til að sameina krafta allra þeirra sem sjá um að taka á móti skemmtiferðaskipum hér á landi og koma Íslandi á framfæri sem spennandi ákvörðunarstað. Í dag eru 21 aðildarfyrirtæki af ýmsum toga í samtökunum. Þar má nefna hafnir, rútufyrirtæki, skipafélög, ferðaskrifstofur og ferðaskipuleggjendur. Saman geta þessi fyrirtæki veitt þá þjónustu sem skemmtiferðaskip, þ.e. farþegar, áhöfn og skipið sjálft, þurfa. Stjórn samtakanna, skipuð fimm mönnum undir formennsku fulltrúa Faxaflóahafna, sér um að sinna þeim málum sem þörf er á milli aðalfunda. Aðrar hafnir sem taka þátt í starfi samtakanna eru Hafnarfjörður, Grundarfjörður, hafnir Vesturbyggðar, Ísafjörður, Akureyri, Húsavík, Seyðisfjörður, Vestmannaeyjar, Djúpivogur og Hornafjörður. Segja má að yfirskrift kynningarstarfs samtakanna felist í því að kynna Ísland sem áhugaverðan ákvörðunarstað skemmtiferðaskipa auk þess sem samtökin þrýsta á um þær endurbætur og uppbyggingu sem nauðsynleg er hér til að móttökuaðstaðan sé eins og hún gerist í þeim löndum sem við berum okkur saman við.

Farþegaskipti

Farþegaskipti geta snúist um tiltölulega fáa farþega og upp í eitt til tvö þúsund. Umboðsmaður farþega sér um að komufarþegar séu sóttir á flugvöll, þeim ekið að móttökuaðstöðu við skipshlið og aðstoðar við að skrá farþega inn. Þurfi farþegi að bíða eftir flugi yfir nótt sér umboðsmaðurinn um að skrá hann á hótél. Á sama hátt sér hann um að koma farþegum frá skipi og á flugvöll.

Miklir möguleikar felast í farþegaskiptum á Íslandi og þá helst í Reykjavík. Í þessum hópi eru farþegar sem velja að dveljast hér nokkra daga fyrir eða eftir siglingu. Hópar skiptifarþega geta verið það fjölmennir að sérstakar ráðstafanir þurfi að gera á flugvöllum og leigja sérstakar leiguvélar fyrir þá. Í öðrum tilfellum eru skiptifarþegar fáir og ferðast með áætlunarflugi. Ef þessi valkostur á að verða að raunhæfum möguleika á Íslandi þarf aðstaða til farþegaskipta í Reykjavíkurhöfn að vera til staðar, en markaðssetning að vera á hendi þeirra sem eru reiðubúnir að skipuleggja ferðir til og frá landinu, hótलगistingu og fleira.

Skipulag ferða – dvöl fyrir og eftir siglingu

Þó að farþegum skemmtiferðaskipa standi til boða fjölmargir afþreyingarmöguleikar um borð skiptir miklu máli að spennandi valkostir séu í boði í þeim löndum sem komið er til. Þessum

valkostum má skipta í það sem gerist fyrir siglingu, á meðan á siglingu stendur og það sem gerist eftir að siglingu lýkur.

Fyrir siglingu: Í sumum tilfellum fara farþegar beint um borð í skip á áfangastað. Í mörgum tilfellum koma þeir fyrir og skoða t.d. staðinn/bæinn sem skipið fer frá.

Á meðan á siglingu stendur: Flest skip koma til margra hafna í hverri ferð. Við komu hafa farþegar val um að fara í skoðunarferðir á vegum skipafélagsins eða einkaaðila, stunda einhverja afþreyingu svo sem almenna náttúruskoðun, hvalaskoðun, sjóstangveiði, golf, útreiðar eða fara á eigin vegum í skoðunar- og verslunarferðir. Þeir geta líka verið áfram um borð.

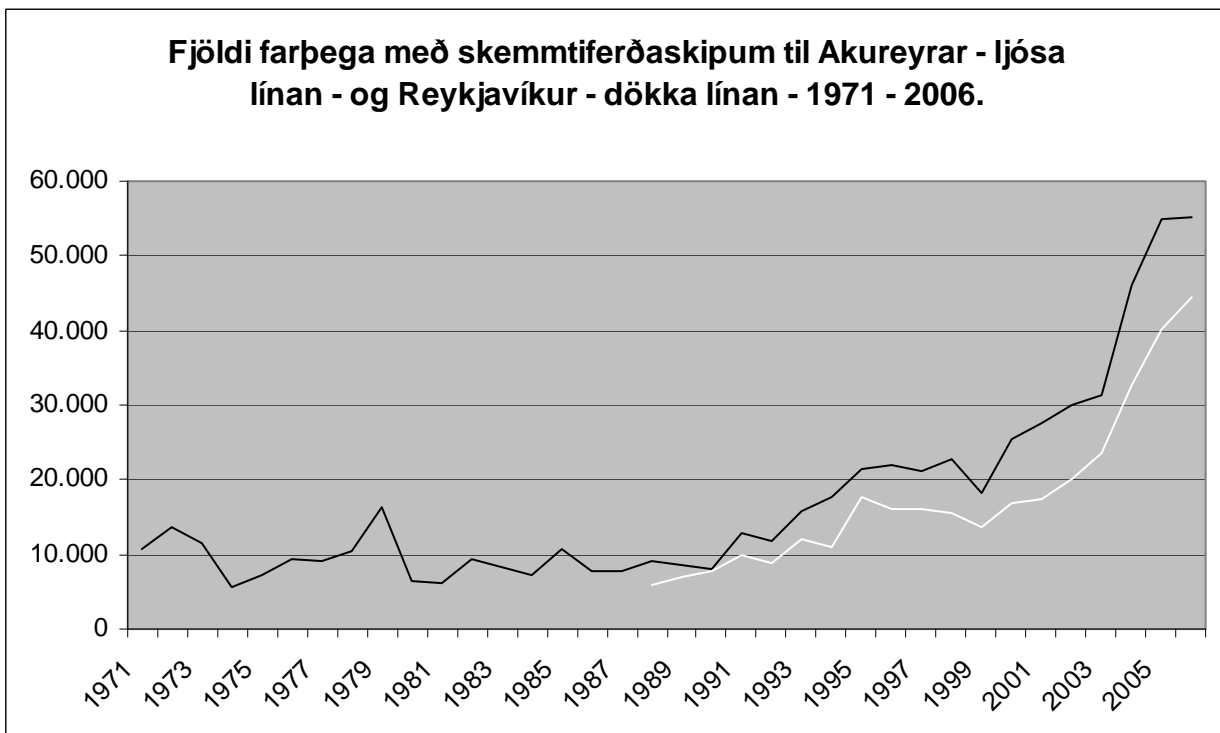
Eftir siglingu: Í þeim tilfellum fær farþeginn gistingu í landi eftir að ferð lýkur og verður sér í sumum tilfellum úti um einhverja afþreyingu.

Ferðir fyrir utan þær sem boðið er upp á meðan á siglingu stendur bjóða upp á aðra möguleika. Hægt er að kynna t.d. menningu, jarðsögu og landafræði nánar en hægt er að gera frá sjó eða í stuttri ferð á meðan skemmtiferðaskipið er í höfn.

Fjöldi farþega til stærstu staða á Íslandi

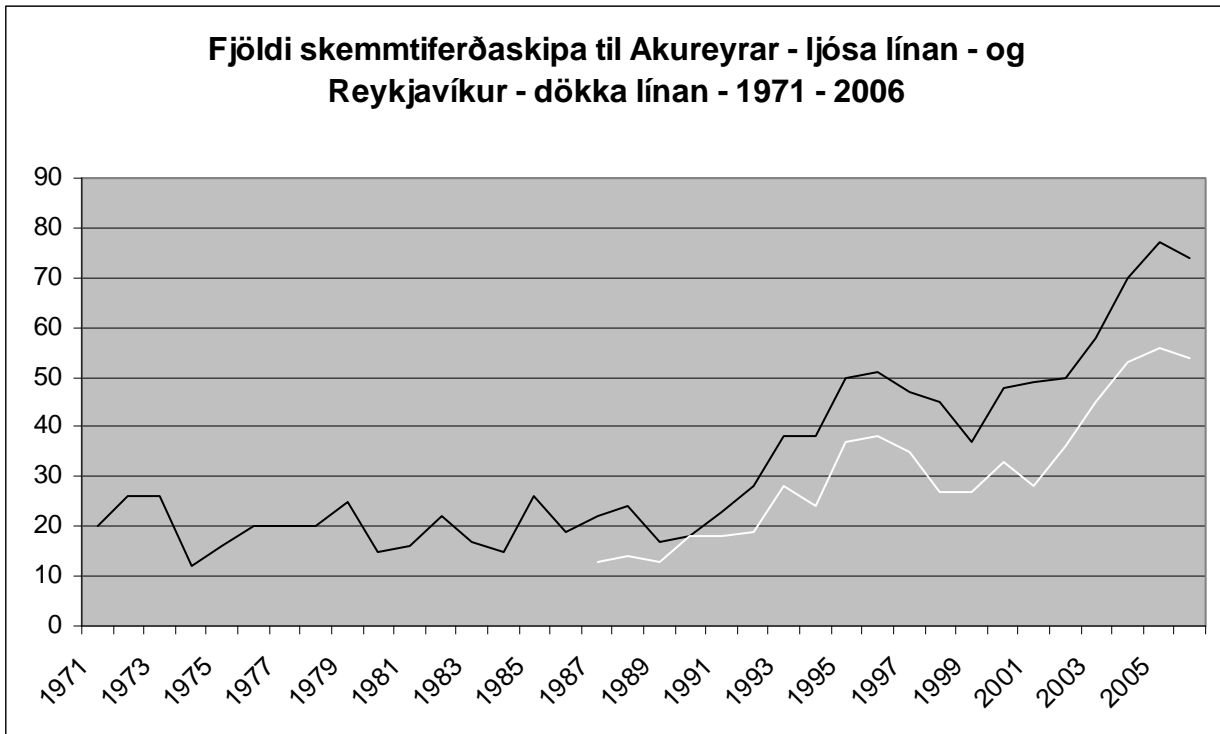
Hér að neðan má sjá fjölda skemmtiferðaskipa og farþega með þeim sem hafa komið til Reykjavíkur- og Akureyrarhafnar. Eins og sjá má hefur þeim fjölgað verulega. Reikna má með að komur skemmtiferðaskipa til Reykjavíkurhafnar séu um 90% af öllum heimsóknum slíkra skipa og gefur því yfirlit yfir komur til Reykjavíkur nokkuð glögga mynd af þróun á landinu öllu. Mynd I sýnir þróun farþegafjölda en mynd II þróun skipakoma.

Mynd I



Heimild: Faxaflóahafnir og Akureyrarhöfn.

Mynd II



Heimild: Faxaflóahafnir og Akureyrarhöfn.

Á síðasta ári voru komur skemmtiferðaskipa alls 188 til hafna hér á landi. Þar af voru 74 komur, um 40%, til Reykjavíkur, 54, um 29%, til Akureyrar og 22, um 12%, til Ísafjarðar. Hér er minnt á það sem segir í formála um mismunandi notkun talna um þessi mál. Fjöldi skipa kemur við á fleiri höfnum en einni og teljast þar með oftast en einu sinni. Flest koma skipin til Reykjavíkur og er talið að þangað komi 90% þeirra skipa sem koma til landsins.

Á hverju skemmtiferðaskipi starfar fjöldi fólks. Fjöldi í áhöfn getur verið allt að tveimur fyrir hverja þrjá farþega; starfsmenn í vélarrúmi, skipstjórnarfolk, þjónar, ræstingarfolk o.fl. Að meðaltali er ekki óeðlilegt að telja að einn sé í áhöfn fyrir hverja þrjá farþega. Miðað við það er ekki fjarri lagi að áætla að til Reykjavíkur og Akureyrar hafi komið, auk farþeganna 99.772, á síðasta ári 33-34 þúsund manns í áhöfn skipanna.

Áhafnir þurfa einnig á þjónustu að halda. Sú þjónusta er þó frábrugðin þeirri sem farþegar skipanna óska eftir. Hingað til hefur þjónusta við farþega að mestu snúist um hópferðir og leiðsögn. Áhafnar meðlimir fara styttra frá skipi, ganga um hafnar svæði og miðborgir eða ferðast með almenningsvögnum. Þá er símaþjónusta mikilvæg fyrir þá.

Á árunum 1992 til 2006 höfðu viðkomu í Reykjavíkurhöfn 111 skip alls 787 sinnum. Mörg þessara skipa koma hingað ár eftir ár auk þess sem sumar útgerðir skemmtiferðaskipa senda hingað skip oftast en aðrar. Útgerðum má skipta í hópa eftir því hvernig eignarhaldi og rekstri er háttað. Í fyrsta lagi útgerðir sem gera út skip sín sjálf og skipuleggja ferðir þeirra. Í öðru lagi útgerðir/eigendur sem eiga skipin en leigja öðrum til reksturs. Þessar útgerðir skipuleggja ekki ferðir skipanna en eru fyrst og fremst sérfræðingar í fjárfestingum. Það getur því verið misvísandi að greina og veita upplýsingar um slíkar staðreyndir. Þá skiptir máli að reksturinn um borð í

hverju skipi skiptist í að minnsta kosti tvo hluta. Einn hlutinn er hótélreksturinn en til hans telst gístiaaðstaða, matsala og fleira. Síðan má nefna fleiri atriði eins og ýmiss konar viðhald og þjónustu sem tengist rekstri skipsins sjálfs. Það er fyrst og fremst hótelið sem ræður hvert haldið er en aðrir hlutar rekstrarins fylgja á eftir. Því má sjá hve vandmeðfarnar upplýsingar um nöfn og fjölda útgerða og skipa eru. Uppruni, þ.e. þjóðerni, farþega sýnir hins vegar mikilvægar staðreyndir sem nýtast við markaðssetningu Íslands sem móttökulands.

Skipting farþega skemmtiferðaskipa til Reykjavíkur eftir þjóðerni

Sé miðað við tölur frá Reykjavíkurhöfn eru Þjóðverjar langflestir þeirra sem hingað koma með skemmtiferðaskipum. Í töflunni má sjá skiptingu þeirra sem komu til Reykjavíkur eftir þjóðerni. Rétt er að geta þess að flest skip sem koma til Akureyrar hafa komið við í Reykjavík fyrir í ferðinni eða eru á leið til Reykjavíkur. Tafla VII gefur því góða vísbendingu um skiptingu farþega sem hingað koma eftir þjóðerni.

Tafla VII

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Þýskaland	10.175	12.707	13.022	19.275	21.817	22.119
Bandaríkin	7.907	8.509	6.660	6.428	8.095	7.550
Bretland	4.985	5.037	6.574	11.453	13.582	15.383
Frakkland	1.412	329	1.689	1.816	1.742	1.903
Aðrir	3.095	3.495	3.319	5.658	9.559	8.268
Alls	27.574	30.077	31.264	44.630	54.795	55.223

Samkvæmt þessu voru Þjóðverjar um 40% þeirra sem hingað komu á síðasta ári. Árið 2001 voru Þjóðverjar um 37% þeirra sem hingað komu. Árið 2001 voru Bretar 18% þeirra sem hingað komu en voru 28% á síðasta ári. Fjöldi þeirra hefur meira en þrefaldast á þessum tíma. Heildarfjöldi farþega með skemmtiferðaskipum til Reykjavíkurhafnar hefur tvöfaldast 2001 til 2006. Bandaríkjamönnum hefur á þessum tíma fækkað um nærri 600 manns eða því sem næst 8%.

Íslandsfarþegar sem hlutfall af stærð markaða

Í ritinu Future of Cruising eftir Tony Peisley kemur fram fjöldi þeirra sem ferðast með skemmtiferðaskipum á höfum. Þær upplýsingar gefa tækifæri til að meta stærð Íslandsmarkaðarins af heildinni. Rétt er að taka fram, í samræmi við það sem áður er getið, að hér er um Íslandsheimsóknir í margvíslegu samhengi að ræða. Skipin sem hingað koma geta verið skip sem vanalega sigla um Eystrasaltið og bjóða upp á siglingar norðureftir og til Íslands sem tilbreytingu. Ísland er einnig boðið sem hluti af norðrinu með Jan Mayen og Svalbarða. Þannig mætti telja áfram. Ekki er gerð tilraun til greiningar á þessum þáttum en hér fer á eftir tafla VIII sem sýnir hluta farþega sem koma til Reykjavíkur sem hluta af heildarfarþegafjölda sem kemur frá einstökum löndum. Miðað er við tölur fyrir árið 2005 fyrir Bandaríkin og Bretland en árið 2004 fyrir Þýskaland og Frakkland:

Tafla VIII

	Fjöldi 04/05	Markaður hvers lands	Hlutdeild Íslandsferða	Vöxtur til 2015	Fjöldi far- þega 2015
Bandaríkin	8.095	9.950.000	0,08 %	72 %	13.923
Bretland	13.582	1.079.000	1,25 “	72 “	23.361
Frakkland	1.816	223.000	0,81 “	86 “	3.378
Þýskaland	19.275	551.000	3,50 “	86 “	35.852
Aðrir	9.559	-		72 “	17.780
Samtals					94.024

Sé gert ráð fyrir áframhaldandi fjölgun farþega í siglingum með skemmtiferðaskipum má gera ráð fyrir því að heildarfjöldi farþega til Reykjavíkur árið 2015 verði orðinn 94 þúsund. Miðað er við vöxt frá 2004 til 2015 í tilfelli Frakklands og Þýskalands en 2005 til 2015 við mat á aukningu farþega frá Bretlandi og Bandaríkjunum. Sé litið til þess að þessi fjöldi farþega hefur áhuga á að heimsækja landið í einu eða öðru samhengi kemur til álita hvort ekki sé ástæða til að hafa hér bækistöð fyrir skip sem hefði upphafs- og endastöð fyrir siglingar sínar hér á landi. Meginþemað yrði því Ísland.

Stækkun skemmtiferðaskipa

Ein af meginbreytingunum sem orðið hafa á rekstri skemmtiferðaskipa er hve mjög þau hafa stækkað. Í töflu IX má sjá farþega og skipakomur til Reykjavíkur og Akureyrar:

Tafla IX

	Farþegar Reykjavík	Komur RVK	Farþegar Akureyri	Komur AK	Farþegar Alls	Komur Alls	Meðal- fjöldi
2006	55.223	74	44.549	54	99.772	128	779
2005	54.795	77	40.056	56	94.851	133	713
2004	46.000	70	32.639	53	78.639	123	639
2003	31.264	58	23.458	45	54.722	103	531
2002	30.100	50	20.199	36	50.299	86	585
2001	27.574	49	17.542	28	45.116	77	586
2000	25.500	48	16.803	33	42.303	81	522
1999	18.258	37	13.779	27	32.037	64	501
1998	22.734	45	15.559	27	38.293	72	532
1997	21.097	47	16.174	35	37.271	82	455
1996	21.937	51	15.970	38	37.907	89	426
1995	21.348	50	17.789	37	39.137	87	450

Heimild: Faxaflóahafnir og Akureyrarhöfn.

Eins og sjá má hefur fjöldi farþega í hverri skipakomu vaxið úr því að vera 450 árið 1995 í 779 árið 2006 eða um því sem næst 73%.

Íslenskar hafnir í samanburði við evrópskar hafnir

Í töflu X má sjá yfirlit yfir nokkrar stærstu hafnir Evrópu í móttöku á skemmtiferðaskipum:

Tafla X

Höfn	Komur 2004	Farþegar 2004	Komur 2005	Farþegar 2005	Komur 2006	Farþegar 2006
1. Southampton	205	548.000	230	701.000	253	737.728
2. Kaupmannahöfn	264	320.000	276	387.412	280	399.000
3. St. Pétursborg	303	252.553	364	299.703	299	305.835
4. Tallin	230	205.000	323	292.000	287	296.632
5. Stokkhólmur	204	210.000	259	228.000	260	287.000
6. Lissabon	270	241.557	251	239.524	269	270.893
7. Helsinki	208	195.000	247	240.000	257	270.000
8. Bergen	222	157.263	245	190.055	249	218.185
27. Dublin	52	32.000	70	57.346	75	56.244
28. Tromsö	103	54.745	95	51.722	86	55.821
29. Reykjavík	70	44.630	77	54.795	74	55.223
30. Olden					58	51.521
31. Falmouth	40	24.764	44	29.199	61	48.614
32. Akureyri	53	32.639	56	40.056	54	44.549
33. Rotterdam	7	11.555	20	47.000	24	43.936
58. Brest	6	3.000	10	11.000	16	16.000
59. Tilbury	37	13.921	30	10.615	30	13.390
60. Ísafjörður	20	6.366	19	9.553	22	12.541
61. Gautaborg	18	14.167	20	12.875	18	11.258
62. Ljmuiden	12	3.690	18	8.860	16	10.936
95. Barrow	1	570	1	364	1	500
96. Londonderry	8	2.404	3	535	2	460
97. Szczecin/Swinoujscie	3	1.153	1	273	1	273
98. Ystad	17	2.500	3	1.000	0	0
Alls	5.200	4.723.825	5.663	5.458.805	5.849	6.077.492

Eins og sjá má eru Reykjavík og Akureyri ofarlega á þessum lista en Ísafjörður er í sextugasta sæti.

7. Ýmis atriði við móttöku skemmtiferðaskipa hér á landi

Umboðsmenn



Skemmtiferðaskip á fyrst og fremst samskipti við tvo aðila þar sem skipið kemur að landi. Annars vegar umboðsmann skips og hins vegar umboðsmann farþega. Í grófum dráttum má segja að umboðsmaður skipsins sjái um þau mál sem snúa að áhöfn og skipi auk sjúkraþjónustu við farþega. Umboðsmaður farþega sér um afþreyingu fyrir farþega í landi, farþegaskipti o.fl. Bæði umboðsmaður skips og farþega sjá um samskipti við tollayfirvöld.

Umboðsmaður skips. Hann sér um ýmis mál tengd skipi og áhöfn og er oftast skipafélag. Umboðsmaðurinn sér um ýmis mál sem upp koma vegna skips og áhafnar eins og að greiða reikninga, panta vatn og vistir, útvega ýmsa þjónustu fyrir áhöfn eins og til dæmis lækniþjónustu við farþega og áhöfn o.fl. Hann sér um að gera upp reikninga vegna komu skipsins og endurkrefur síðan skipafélagið.

Umboðsmaður farþega. Hann sér um ýmis mál tengd farþegum og er undantekningarlaust ferðaskrifstofa. Ferðaskrifstofan sér um skipulag fyrir farþega svo sem skemmtiferðir, sæti á veitingastöðum o.fl. Þá sér umboðsmaður farþega um að greiða úr ýmsum vandamálum sem upp koma. Þegar um farþegaskipti er að ræða á hann einnig samstarf við tollayfirvöld.

Aðrir sem hafa hlutverk við móttöku skemmtiferðaskipa hér á landi

Landhelgisgæslan/Vaktstöð siglinga. Vaktstöð siglinga sér um, að krefjast upplýsinga um skip, farþega og áhöfn, í umboði Landhelgisgæslunnar.

Ríkislögreglustjóri. Alþjóðadeild Ríkislögreglustjóra fær upplýsingar frá Vaktstöð siglinga um skip sem koma utan Schengen-svæðisins, mest frá Írlandi, Bretlandi, Bandaríkjunum og Kanada. Skipstjóra ber að tilkynna komu sína til Vaktstöðvar siglinga og senda henni farþega- og áhafnarlista. Listarnir eru síðan sendir Alþjóðadeild Ríkislögreglustjóra til yfirferðar og samanburðar.

Tollayfirvöld. Samkvæmt ákvæði 51. gr. tollalaga nr. 88/2005 ber stjórnanda fars að tilkynna komu og brottför inn á tollsvæði ríkisins með hæfilegum fyrirvara. Tollverðir fara um borð og afgreiða skipið. Stjórnandi fars gerir skriflega grein fyrir skipinu með skýrslu með almennum upplýsingum um skipið svo sem stærð og skrásetningu þess, ferðir skipsins áður en komið var til Íslands, nafn umboðsmanns, fjöldi farþega og áhafnar, hvort um borð sé farmur sem affermist hér á landi o.fl.

Frá því ný tollalög tóku gildi árið 2006 hefur ekki verið föst vakt um borð í skemmtiferðaskipum. Tollverðir meta það í hverju tilviki hversu mikla áherslu skal leggja á hvert

skip varðandi eftirlit og leit á farþegum. Í öðrum tilvikum eru tollverðir ekki um borð en sinna hafnareftirliti og geta gripið inn í ef þörf krefur.

Tollgæslan sér um að staðfesta vörur sem koma í milliflutningum – *transit* – við skipshlið þegar þær berast og sér til þess að stjórnandi fars ábyrgist að hún fari áfram með skipinu. Hér gæti verið um að ræða kost eða varahluti sem koma með öðrum förum til landsins og eiga að fara aftur úr landi með viðkomandi skipi.

Tollgæslan staðfestir einnig um borð seðla vegna endurgreiðslu gjalda af varningi sem farþegar kaupa á Íslandi – *taxfree*. Til þess er tollgæslan um borð síðasta klukkutímamann fyrir brottför frá síðustu viðkomuhöfn á Íslandi.

Núorðið byggir tollafgreiðsla í vaxandi mæli á áhættugreiningu. Vörur og farþegar eru valin markvisst til skoðunar sem þýðir að tollgæsla er ekki eins sýnileg þeim sem ekki hefur verið valinn í skoðun eða lent í úrtaki. Þetta breytir þó ekki því að aðstaða fyrir tollgæslu þarf að vera til staðar og með þeim hætti að hægt sé að grípa inn í atburðarás þegar þörf krefur. Aðstaða til tolleftirlits farþega við komur skemmtiferðaskipa er ekki fyrir hendi eins og staðan er um þessar mundir. Það er bagalegt því þekkt er að fíkniefnum hefur verið smyglað með skemmtiferðaskipum og því ekki útilokað að slíkt gæti gerst hér á landi.

Miklar umbætur urðu á höfnum landsins við samþykkt laga um siglingavernd, nr. 50/2004 og væri hægt að nýta sér þær til hagsbóta fyrir tollyfirvöld. Samkvæmt þeim lögum þarf að girða öll skip af svo öryggisverðir geti haft eftirlit með því hverjir fara frá borði og gripið inn í ef þörf krefur. Þá mætti koma upp sambærilegri aðstöðu fyrir tolleftirlit og tíðkast í flugstöðvum og fleiri stöðum, m.a. með grænu og rauðu hliði sem farþegar geta sjálfir valið og flýtt þannig fyrir afgreiðslu. Þar með gætu tollverðir, þegar ástæða væri til, haft eftirlit og valið einstaklinga til skoðunar. Við gerð slíkrar aðstöðu þarf að taka tillit til hunda sem notaðir eru til fíkniefnaleitar. Lokuð herbergi þurfa að vera til fyrir nánari leit á fólki. Tilvalið væri að þessi aðstaða væri á sama stað og öll önnur aðstaða til afgreiðslu farþega skemmtiferðaskipa, til dæmis aðstaða til vegabréfaskoðunar.

Við núverandi aðstæður fer tollskoðun og afgreiðsla fram við skipshlið. Þar er því mjög áberandi þegar farþegi er tekinn til skoðunar. Úrtakið fer fram við landgang þar sem ekkert gefur til kynna að farþeginn sé að fara í gegnum tollhlið. Farþegi á rétt á að tollleit valdi honum sem minnstu ónæði og gangi aldrei lengra en þörf krefur hverju sinni. Hafi tollgæsla aðstöðu í færanlegu eða varanlegu húsnæði yrði auðveldlega hægt að óska þess við farþega að hann stigi til hliðar þar sem nánari tollleit færi fram. Slík aðstaða gerði aðstæður fyrir farþega og tollverði tryggari og eins væri auðveldara fyrir tollverði að gæta meðalhófs. Við þannig aðstæður er líka auðveldara að tryggja muni sem hugsanlega þyrfti að leggja hald á.

Aðrir. Ýmiss konar viðhaldsverkefni eru unnin af fyrirtækjum í landi svo sem viðhalds- og viðgerðarvinna á raftækjum, stýribúnaði o.fl. Að síðustu má nefna starfsmenn hafna, öryggisverði o.fl.

Innviðir og grunnþarfir

Fjöldi ferðamanna með skemmtiferðaskipum sem komu til Reykjavíkur og Akureyrar var á síðasta ári 99.772. Árið 2005 var fjöldi farþega skemmtiferðaskipa sem komu til þessara tveggja staða 94.851 og árið 2004 voru þeir 78.638. Fjölgunin á milli 2005 og 2006 er rúm 5% og á milli 2004 og 2005 um 8%. Sé miðað við 8% fjölgun á ári munu farþegar sem hér hafa viðkomu með

skemmtiferðaskipum verða tvöfalt fleiri eftir 8 ár eða árið 2015. Sé miðað við að þau skip sem hafa viðkomu í öðrum höfnum flytji jafnmarga farþega og þau sem koma til Reykjavíkur og Akureyrar má ætla að rúmlega 146 þúsund farþegar hafi komið hér með skemmtiferðaskipum á síðasta ári. Rétt er að taka fram að hér er miðað við komur einstakra ferðamanna til beggja staða. Farþegar eru því oft tvítaldir.

Óskir farþega skemmtiferðaskipa

Um 50% farþega skemmtiferðaskipa sem hingað koma fara í ferðir með hópferðabifreiðum. Álagið er því mest á hópferðabíllana, vegakerfið og þá ferðamannastaði sem heimsóttir eru. Þegar þessi skip eru í höfn, að ekki sé talað um þegar fleiri en eitt slíkt skip er í höfn á sama tíma, þarf að taka sérstakt tillit til þess við stjórn umferðar. Sem dæmi má nefna að til landsins að sumarlagi koma um 1.000 til 2.000 ferðamenn daglega um Leifsstöð. Því munar verulega um farþega skemmtiferðaskipa.

Þessum ferðamönnum er helst boðið upp á að skoða Þingvelli, Gullfoss og Geysi og Mývatnssvæðið. Þessi svæði eru þegar mest ásetin af ferðamönnum.

Innviðir, atriði sem huga þarf að

Veruleg fyrirhöfn er að safna saman hópferðabílum til að taka á móti farþegaskipum. Í sumum tilvikum getur þurft að keyra bifreiðar á milli landshluta til að sinna farþegum. Sérstaklega er erfitt þegar stór skip eru samtímis í sömu eða fleiri höfnum, t.d. Reykjavíkurhöfn og Akureyrarhöfn. Sama vandamál er hvað varðar leiðsögumenn, sérstaklega þegar óskað er eftir leiðsögn á öðru tungumáli en ensku.

Innviðir þurfa að taka mið af þessu. Fyrirsjáanlegt er að fjölga þarf hópferðabifreiðum. Einnig þarf að grípa til ráðstafana eins og að dreifa og jafna álagi með því að beina þeim inn á fleiri hafnir auk þess sem skoðunarferðir væru farnar á fleiri staði en nú er gert.

Á suma staði sem farið er með farþega skemmtiferðaskipa á vantar grundvallaraðstöðu eins og salerni. Þessa aðstöðu þarf að bæta.

Til annarra innviða sem gera þarf breytingar á telst móttökuaðstaða. Hér vantar sárlega aðstöðu til að geta afgreitt fjölda farþega um borð ogskotið yfir þá skjólshúsi á meðan beðið er afgreiðslu, aðstöðu fyrir tollafgreiðslu og fleira. Í sérstökum kafla er fjallað um þá þætti sem tengjast slíkri farþegamiðstöð. Slík aðstaða þarf ekki að vera í hverri höfn. Nægilegt er að hún sé í einni höfn til að afgreiða farþega inn til landsins. Þá er ótalin sú þýðing sem slík miðstöð hefur í tengslum við farþegaskipti. Um þessar mundir er verið að taka í notkun 300 m² þjónustubyggingu fyrir farþega skemmtiferðaskipa á Skarfabakka í Reykjavíkurhöfn. Sú aðstaða bætir nokkuð úr brýnni þörf í höfuðborginni, en dugar ekki ein og sér til að uppfylla kröfur um húsnæði fyrir farþegaskipti. Annars staðar á landinu er aðstaða fyrir farþega almennt fábrotin eða engin.

Til innviða að öðru leyti má telja: Bílastæði fyrir einkabíla, leigubíla og hópifreiðar, upplýsingagjöf fyrir ferðamenn, biðaðstaða, aðstaða fyrir hressingu, geymsluskápar, að aðgengismál séu í lagi, almenningssímar, póstkassar, hjóla- og bílaleiga, gjaldeyrisskipti - millifærslur, aðgangur að Interneti, sjónvarp, barnaaðstaða, gistiaðstaða nálæg, endurgreiðsla virðisaukaskatts, kort af borg og landi, innritunaraðstoð í skip, aðstoð við hótélbókun og ferð á hótél, aðstoð við að komast í afþreyingu, leiðsögumenn, skutluþjónusta og aðstoð við farangur.

Önnur atriði. Til ýmissa annarra atriða sem komið hafa fram við skoðun á aðstæðum í öðrum höfnum má nefna: Blómabúð, minjagripamarkaður, nálægð við almenningssamgöngur, nálægð við flugvöll, leshorn, listaverkasalur og miðar á atburði, tónleika og aðra menningarviðburði.

Skjót þjónusta

Miklu skiptir að skemmtiferðaskip sem koma til hafnar geti treyst á skjóta þjónustu hafnarinnar; að auðvelt sé að fá olíu, vatn og aðrar birgðir. Þetta bætist við grunnþarfir eins og nægilegt dýpi og að auðvelt sé á annan hátt að leggjast að. Rétt er að taka fram að ekki er nauðsynlegt að allar hafnir geti boðið upp á fulla þjónustu. Miklu skiptir að ein til tvær hafnir á hverju svæði, til dæmis Reykjavíkurböfn og Akureyrarhöfn á Íslandi, geti boðið slíka þjónustu. Aðrar hafnir munu njóta þess.

Helst þarf að bæta aðstöðu sem tengist móttöku skipanna á hafnarbakkanum, það er að segja til tollskoðunar, öryggiseftirlits, innskráningar, afhendingar lykla, skipsskilríkja o.fl.

Vöxtur hefur verið mikill í móttöku þessara skipa hér á landi. Sá vöxtur hefur náðst án mikils tilkostnaðar. Óbreyttir innviðir bera ekki mikinn vöxt til viðbótar og því verður að ráðast í uppbyggingu þessara þátta ef stuðla á að auknum umsvifum í þessum geira ferðaþjónustunnar.

8. Mögulegur vöxtur hér á landi

Helstu vaxtarmöguleikar hér á landi felast fyrst og fremst í að fjölga skipum sem hingað koma eða fjölga komum þeirra skipa sem þegar heimsækja landið. Þá er mögulegt að lengja tímabilið sem skemmtiferðaskip koma hingað. Slíkt byggist á betra samstarfi við skipafélögin og þá sem selja og skipuleggja ferðir með skemmtiferðaskipum. Ísland á í samkeppni við ferðir sem boðið er upp á um Eystrasaltið, bresku eyjarnar og með ströndum Noregs. Eitt af einkennum skemmtiferðaskipageirans er að tiltölulega fáir farþegar um borð eru í sinni fyrstu ferð. Hátt hlutfall farþega eru í sinni annarri eða þriðju ferð. Því eru takmörk fyrir því hve oft er hægt að bjóða sömu ferðasamsetninguna. Það er því í sumum tilfellum til að brjóta upp slíkar ferðir sem siglt er til Íslands.

Leiðir skipa sem hér hafa viðkomu

Þau skip sem hér hafa komið við hafa fyrst og fremst verið á siglingu á eftirtöldum leiðum:

- Skip frá Bretlandi: Þau koma til dæmis frá Southampton. Leið þeirra liggur til Færeyja og Íslands. Þaðan til Noregs þar sem þau sigla með ströndinni.
- Skip frá Þýskalandi: Þau sigla til dæmis frá Bremen. Leið þeirra liggur til Færeyja og Íslands. Þaðan til Noregs eða Svalbarða.
- Ferðir á norðurslóðir: Þessar ferðir eru til Grænlands, Svalbarða og Jan Mayen. Ísland er og hefur verið eðlilegur valkostur á þessum leiðum.
- Skip frá Eystrasalti: Skip sem sigla að mestu um Eystrasalt bjóða upp á nýja valkosti með því að bæta við siglingu með ströndum Noregs og til Íslands.
- Færsla skipa á milli svæða: Bandarísk skip sem hafa verið sumarlangt í ferðum um Eystrasaltið og Miðjarðarhafið eru færð að hausti til Karíbahafsins. Tækifærið er notað til að búa

til ferð yfir Atlantshafið með heimsóknnum til áhugaverðra staða. Að vori á hið gagnstæða sér stað. Athygli vekur að fá skip koma hingað í maí og gæti verið tækifæri til að fjölga komum þá.

- Þá hafa rannsóknarskip sem hér hafa haft viðkomu farið með ströndum Noregs á vorin og upp til Svalbarða og Jan Mayen. Á haustin koma þau síðan hingað í ferð sinni til Grænlands en þar er þá minnst um hafís.

Möguleikar á vexti

Það sem hægt er að gera að öðru leyti til að afla fleiri farþega hingað til lands er:

- Auka komutíðni sama skips: Að ná samkomulagi við tiltekið skipafélag um að hafa hingað fastar ferðir, t.d. 5 til 6 ferðir á ári.

Möguleiki er fyrir fleiri hafnir en nú er til að taka á móti skemmtiferðaskipum. Þannig væri unnt að auka framboð til staða sem ekki eru orðnir þekktir viðkomustaðir. Staðir þar sem náttúrufegurð er mikil eru eðlilega líklegri en aðrir. Þá þarf grunnaðstaða að vera í lagi. Með einni slíkri viðbót mætti lengja umtalsvert tímamann sem skemmtiferðaskipin dvelja við Ísland.

- Sama tíðni: Skemmtiferðaskip fara stækkandi. Því felur sama komutíðni í sér að farþegum fer fjölgandi.

- Hringferðir: Að hafa hér bækistöð fyrir skip sem sigldi hringinn í kringum landið allt sumarið gæfi bæði möguleika á að fjölga farþegum og dreifa þeim betur um landið. Það fæli í sér að hér færu fram farþegaskipti og að hér yrði tækifæri til að bjóða upp á frekari dvöl fyrir og eftir siglingu.

Í þessu sambandi er rétt að minnst á Hurtigruten sem fjallað er um í þarnaesta lið. Sú hugmynd gæti nýst hér við land.

- Ferðir til Grænlands: Að hafa hér upphafs- og endastöð fyrir skip sem sigldi meðfram ströndum Grænlands gæfi möguleika á að hafa hér farþegaskipti og bjóða upp á viðdvöl fyrir og eftir siglingu.

- Flest stór fyrirtæki sem reka skemmtiferðaskip senda nú þegar skip hingað. Um það bil þrjú fyrirtæki hafa hins vegar ekki sent skip hingað og er ástæða til að kynna landið fyrir þeim sérstaklega.

- Skemmtiferðaskip sem hér hafa viðkomu koma á tímabilinu júní til september. Með því að kynna aðstæður hér mætti laða hingað skemmtiferðaskip fyrr á hverju ári, til dæmis í maí.

Norska fyrirtækið Hurtigruten hefur hafið siglingar meðfram ströndum Grænlands. Þetta sumar er fyrsta sumarið sem þessar siglingar eru reyndar. Ferðirnar miðast við fólk sem vill prófa nýja hluti og afla sér þekkingar um leið. Farkosturinn er nýtt skip, Fram, 12.700 tonn og 114 m að lengd. Í ferðum eins og boðið er upp á til Grænlands tekur skipið rúmlega 300 farþega en allt að 500 farþega í siglingum með ströndum Noregs. Boðnir eru þrír valkostir: átta daga ferðir um Diskóflóa, fimmtán daga ferðir um Diskóflóa og til Túle og 12 daga ferðir um Suður-Grænland. Síðastnefndu ferðirnar eiga sér annaðhvort upphaf eða endi í Reykjavík eftir því hvor leggurinn er sigldur.

- Ferðir frá Norður-Ameríku: Hluti farþega þaðan er um 15% af heildarfarþegum skemmtiferðaskipa sem hingað koma. Mikill fjöldi fólks í Bandaríkjunum og Kanada ferðast með skemmtiferðaskipum. Í því felast töluverðir möguleikar að reyna að tengja saman ferðir meðfram ströndum Norður-Ameríku og viðkomu á Íslandi.

- Ferðir frá Noregi: Þessar ferðir eru bæði sjálfstæður valkostur og hluti af öðrum ferðum. Skip sem sigla á þessum slóðum gætu haft hér viðdvöl í einni eða fleiri höfnum.

Önnur atriði til umhugsunar varðandi vöxt hér á landi

Töluverðir möguleikar eru á því að fjölga hér komum skemmtiferðaskipa. Þeir fela allir í sér töluverða vinnu við markaðsstarf, ekki síst persónulega tengslavinnum. Rétt er að hafa í huga að hvert skip sem hingað kemur skiptir máli.

Siglingar skemmtiferðaskipa eru fyrst og fremst um tiltekin svæði. Markaðssetning svæða snýst um að hafa samband við útgerðir til dæmis á sýningum og kynna svæðið. Vega þarf og meta markaðsstöðu Íslands sem heildar og gera áætlun um hvernig á að vinna markaðsstarf fyrir það. Á nokkrum árum hefur aukningin í fjölda skipa verið hröð en allra síðustu ár hefur hægt á þessari aukningu og að því gæti komið að skipunum fækki, og einnig má gera ráð fyrir að fleiri stærri skip venji komur sínar hingað. Gera þarf áætlun um að ná hingað viðskiptum þegar og ef að því kemur. Til þess þarf samvinnu við skipafélögin um móttöku á faglegum grunni. Hér þarf að halda námskeið til að kenna fólki samskipti við greinina en hún er mjög sérhæfð. Stjórnendur þessarar greinar, þ.e. þeir sem taka ákvarðanir um viðkomustaði og fleira sem snertir okkur, eru tiltölulega fáir. Því fréttist allt sem gert er til bóta.

Talið er að farþegar skemmtiferðaskipa sem hingað koma versli hér fyrir um 5 til 6 þús. krónur hver. Hér er átt við kaup á varningi ýmiss konar en þessir ferðamenn kaupa ýmsa aðra þjónustu, t.d. ferðir. Kaupmenn þurfa að bindast samtökum um að fá farþega skipanna til að versla við þá. Það þarf að gerast í samvinnu við skipin og rekstraraðila þeirra. Þess þekkjast dæmi að tilteknar verslanir í landi eru auglýstar sérstaklega um borð í skemmtiferðaskipum og farþegum greint frá kostum þess að beina viðskiptum sínum til þeirra.

Ísland hefur notið þess að vera vel kynnt og spennandi áfangastaður. Engu að síður stoppa skemmtiferðaskipin hér yfirleitt ekki nema 8–10 tíma í hvert skipti. Í öðrum löndum þekktist að skipin stoppi frá morgni til kvölds og jafnvel yfir nótt. Þegar skip koma hér að landi er þörf fyrir uppákomur á borð við bæjarhátíðir. Setja mætti upp aðstöðu fyrir sölubása við hafnir til að auka viðskipti við farþegana.

Farþegaskipti eru einn af þeim þáttum sem þyngst vega þegar hugað er að vaxtarbroddum í tengslum við móttöku farþega skemmtiferðaskipa. Til að þau geti orðið að veruleika þarf Ísland að verða í vaxandi mæli upphafs- og endastaður. Þá þarf að huga hér að aðstöðu eins og hótelum og getu samgöngukerfisins til að taka við stórum hópum farþega á sama tíma.

9. Aðstæður á Íslandi

Hafnir sem taka á móti skemmtiferðaskipum

Hafnir á Íslandi eru misjafnlega búnar til að taka á móti skemmtiferðaskipum. Þarf að líta til ýmissa þátta, allt frá dýpi og hafnarköngum til upplýsingamiðstöðva og safna.

Nefndin óskaði upplýsinga hjá fjölda hafna. Svör bárust frá þeim öllum og birtast upplýsingarnar í töflu XI hér að neðan. Nefndin safnaði einnig sjálf nokkrum upplýsingum og fylgja þær hér með. Að auki fylgir stutt umfjöllun um hverja höfn. Í viðauka I. birtist tafla yfir þær hafnir sem nefndin aflaði upplýsinga um.

Tafla XI

	Dýpi í innsiglingu (m)	Dýpi við kant (m)	Lengsta skip (m)	Fjöldi skipa 2006	Farþegar 2006	Tekjur 2006 þ.kr.
Faxaflóahafnir						
<i>Reykjav., Skarfab</i>	15,0	12,0	450	74	55.223	70.000
Hafnarfjarðarhöfn	16,0	10,0	200	2	396	400
Reykjaneshafnir	12,0	10,0	150	10	1.000	1.740
Grundarfjörður	11,0	8,0	150	9	4.316	2.000
Ísafjörður	9,0	8,5	200	22	14.100	10.000
Hafnasamlag Norðurlands						
<i>Akureyri</i>	40,0	8,0 - 11,0	300	54	44.549	36.500
Hafnir Norðurlands						
<i>Húsavík</i>	11,0	10,0	180	3	1.018	1.600
Seyðisfjörður	12,0	10,0	200	6	2.184	850
Höfn í Hornafirði	6,5	6,0	115	1	122	150
Vestmannaeyjar	10,0	9,0	130	8	2.484	2.500

Heimild: Hafnirnar og Siglingastofnun.



Faxaflóahafnir sf. Hafnirnar þar sem skemmtiferðaskip geta lagst að eru fjórar: Gamla höfnin í Reykjavík, Sundahöfn, Akraneshöfn og Grundartangahöfn. Skemmtiferðaskip hafa þó hingað til aðeins komið til hafnanna í Reykjavík. Frá 1997 til 2006 hefur komum þessara skipa fjölgað úr 47 í 74, eða um nærri 60%. Farþegum sem með þeim koma hefur fjölgað úr um 21 þús. í um 55 þús., eða um 62%. Stærstu skip sem til hafnarinnar koma eru um 110 þús. tonn og um það bil 300 m löng. Nýleg aðstaða er í Sundahöfn, m.a. salernisaðstaða, aðgangur að síma,

bréfasíma, kort af Reykjavík auk þess sem stöð fyrir *Shuttle bus* er nærri. Allt svæðið er vaktað í samræmi við reglur um hafnavernd. Aðstaða er fyrir hópbifreiðar bæði við Korngarð og Sundabakka auk annarra bílastæða. Við gömlu höfnina er þrengra um stæði og erfitt að athafna sig. Á nýjum hafnarbakka í Sundahöfn, Skarfabakka, er verið að byggja nýtt þjónustuhús. Það verður opnað í nóvember og formlega tekið í notkun fyrir farþega skemmtiferðaskipa á næsta ári. Húsið verður um 300 m² að stærð. Þar verður salerni, sími, aðgangur að Internetinu auk upplýsingamiðstöðvar fyrir ferðamenn og áhöfn. Sérstök aðstaða verður fyrir þá sem þjónusta skipin og vel verður séð fyrir bílastæðum.

Hafnarfjarðarhöfn. Fá skip af þessari tegund koma þangað. Aðstaða er engu að síður góð en þó ekki önnur en hefðbundin aðstaða fyrir *losun* og lestun vöru.

Reykjanesbær. Nokkuð er um að skemmtiferðaskip komi þangað og voru þau 10 á síðasta ári. Aðstaða er þokkaleg bæði hvað varðar dýpi og viðlegu og eins aðstöðu þeirra sem stunda ferðaþjónustu í kringum þessa starfsemi.

Grundarfjarðarhöfn. Fyrsta skemmtiferðaskipið kom þangað árið 1998. Nokkur skemmtiferðaskip koma á hverju ári. Á síðasta ári voru þau 9 frá 9.000 t til 44.800 t. Aðstaða er almennt góð, sérstaklega fyrir skip sem koma inn í höfnina. Fyrir skip sem liggja við festar er óhagræði af því að nokkuð er langt inn í bæinn frá smábátahöfn. Þá er ágæt aðstaða fyrir þá sem stunda ferðaþjónustu. Til athugunar er að bæta aðstöðu fyrir skip sem þurfa að liggja við festar og ferja farþega þeirra inn í höfnina. Til þess þarf nýja flotbryggju og uppgöngu úr höfninni. Þaðan er stutt inn í miðbæ Grundarfjarðar. Hægt er án breytinga að taka á móti skipum allt að 170 m löngum, eða um 20 til 25 þús. rúmlestir.

Ísafjarðarhöfn. Til hennar teljast hafnirnar á Flateyri, Þingeyri og Suðureyri auk Ísafjarðarhafnar. Til Ísafjarðar koma mörg skemmtiferðaskip ár hvert. Á síðasta ári komu 22 skip, samtals að stærð 500.000 t. Við höfnina er upplýsingamiðstöð sem starfar þann tíma sem skemmtiferðaskip liggja í höfninni. Þar er jafnframt boðið upp á hressingu. Uppi eru hugmyndir um að bæta aðstöðu og aðgengi fyrir ferðamenn í Ísafjarðarbæ, jafnt fyrir farþega skemmtiferðaskipa sem aðra.

Hafnasamlag Norðurlands. Til hafnasamlagsins teljast hafnirnar í Hrísey, á Svalbarðseyri,



Hjalteyri og Grenivík auk Akureyrarhafnar. Mikið er um komur skemmtiferðaskipa til Akureyrarhafnar. Til dæmis komu á síðasta ári 54 skip, en stærsta skipið sem tekið hefur verið á móti var um 110.000 bt og tæplega 300 m að lengd. Aðstaða fyrir skemmtiferðaskip er góð. Tveir kantar eru notaðir; Tangabryggja 170 metrar með 8–11 metra dýpi og Oddeyrarbryggja 140 metrar með 9 metra dýpi. Sú bryggja verður lengd um 60 metra fyrir sumarið 2008. Þá

er um 40 m dýpi í innsiglingu. Aðstaða fyrir farþega er m.a. aðgangur að síma, póstkassa, upplýsingum um Akureyri og næsta nágrenni og salerni. Góð aðstaða er fyrir hópbifreiðar, þ.e. auðveld aðkoma og næg stæði. Fyrirhugað er að byggja sérstaka bryggju eingöngu fyrir skemmtiferðaskip. Þá er jafnframt gert ráð fyrir að koma upp farþegamiðstöð sem yrði fyrir

móttöku farþega en einnig áhöfn og þá sem veita farþegum og skipi þjónustu. Höfnin á Akureyri uppfyllir allar kröfur um hafnavernd.

Norðurþing. Hafnir Norðurþings eru tvær, Húsavík og Raufarhöfn. Skemmtiferðaskip hafa komið til Húsavíkurhafnar. Engin sérstök aðstaða er fyrir skipin önnur en viðlegukantur og öryggisgirðing, né heldur fyrir þá sem þjóna farþegum skemmtiferðaskipa. Í sumar er ætlunin að steypa þekju á nýjan viðlegukant en við það gjörbreytist aðstaðan og hægt verður að taka við stærri skipum. Ekki er gert ráð fyrir að nýja aðstaðan muni verða tekin í notkun fyrr en sumarið 2008. Árið 2006 komu 3 skemmtiferðaskip til Húsavíkur.

Seyðisfjörður. Á Seyðisfirði er aðstaða til að taka á móti skemmtiferðaskipum mjög góð, innsiglingin í fjörðinn er djúp, fjörðurinn er skerjalaus og mjög aðdjúpt. Ferjulægi sem sérstaklega var gert fyrir Norrænu er 10 m að dýpt og með 170 m kanti. Lítill vandi er þó að taka á móti stærri skipum vegna legu á hafnarkanti. Farþegalandgangur Norrænu hentar fyrir farþegaskip. Þá er fyrir farþegamiðstöð Norrænu og tollaðstaða en í gegnum hana er hægt að afgreiða 3.000 manns á fjórum klst. Sérstök aðstaða, flotbryggja, er fyrir farþegaskip sem ekki koma að bryggju og eru farþegar þeirra selfluttir í land. Þá er við höfnina rekin upplýsingamiðstöð allt árið. Góð aðstaða er fyrir hópferðabíla. Á síðasta ári komu til Seyðisfjarðar 8 skip frá 4.295 t til 55.451 t að stærð.

Höfn í Hornafirði. Þangað kemur yfirleitt skemmtiferðaskip annað hvert ár. Engin sérstök skref hafa verið stigin til að fjölga komum þeirra.

Vestmannaeyjar. Aðstæður til að taka á móti skemmtiferðaskipum eru góðar í Vestmannaeyjum. Þá er aðstaða fyrir hópbíla einnig góð. Á síðasta ári komu til Vestmannaeyja 8 skemmtiferðaskip frá 1.698 t til 30.277 t að stærð.

Djúprista og dýpisþörf

Þær hafnir sem hér hafa verið taldar upp eru flestar byggðar fyrir skip með meiri djúpristu en skemmtiferðaskip almennt. Skemmtiferðaskip rista almennt ekki djúpt miðað við stærð í brúttótonnum. Sé miðað við þau skip sem lýst er í bók Douglas Ward: *Complete Guide to Cruising & Cruise Ships 2007* frá Berlitz ristir skemmtiferðaskipaflotinn með þessum hætti.

Skipin í skemmtiferðaskipageiranum rista eins og sýnt er í töflu XII:

Tafla XII

Meiri djúprista en 9 metrar	6
Djúprista á milli 7 og 9 metrar	166
Djúprista minni en 7 metrar	104
Alls	276

Það ætti því ekki að vera vandamál að taka á móti þessum skipum hér á landi. Djúprista er þó ekki eini þátturinn sem takmarkar möguleika í þessum efnun heldur einnig lengd skipanna m.t.t. innsiglingar í hafnir. Sem dæmi má taka að þó skip séu töluvert lengri en hafnarbakkar er engu að síður góður möguleiki á að koma þeim að sé dýpi nægilegt. Þó þarf ætíð að hafa í huga að fleiri þættir skipta hér máli. Þar má nefna hafnarflötinn, kyrrð í höfn, siglingaleið til hafnar o.fl.

Skemmtiferðaskip eru frábrugðin hvert öðru. Sem dæmi má nefna að stærsta skemmtiferðaskipið sem komið hefur til Reykjavíkurhafnar, Grand Princess sem kom hingað árið 2004, er 108.806 þúsund brúttótonn. Minnsta skemmtiferðaskipið sem komið hefur erlendis frá er

Professor Molchanov, 1.753 brúttótonn, en það skip kom einnig hingað árið 2004. Rétt er að geta þess að geirinn er margbreytilegur og í sífelldri þróun. Sem dæmi má nefna stórar snekkjur en sá hluti markaðarins vex hvað hraðast um þessar mundir. Þessi skip eru ekki talin með hér.

Í töflu XIII má sjá hve ólík skemmtiferðaskip eru. Skipunum er skipt í flokka. Hver flokkur raðar skipunum eftir stærð nokkurra þátta. Í efsta flokkinn fara þau 50 skip sem hæst vega og þannig koll af kolli.

Tafla XIII

	Stærð Brúttótonn	Lengd	Breidd	Djúp- rista	Farþegar
1 - 50	85.920-158.000	290-345	32-56	8-25	2.680-4.375
51-100	60.906-85.700	246-290	31-32	8	2.634-1.910
101-150	30.277-59.652	191-245	26-31	7-8	987-1.910
150-200	14.717-30.277	154-190	21-26	6-7	530-959
201-250	2.298-14.173	88-150	14-21	4-6	100-524
251-276	94-2.298	38-88	9-14	2-4	49-97

Eins og sjá má er mikill munur á skipum og mikill fjöldi skipanna af stærð sem viðráðanleg er fyrir íslenskar hafnir. Möguleikarnir virðast liggja í smærri skipum sem sigla hér að staðaldri ákveðinn árstíma eða smærri skip sem taka við farþegum stærri skipa. Engin leið er fyrir nefndina að ákveða hvað hentar hverri höfn, það er hafnanna sjálfra.

Skemmtiferðaskip stækka stöðugt. Þau skip sem töldust stór og sigla í Karíbahafinu hverfa þaðan eitt af öðru og risastór skip taka við. Hin skipin flytja sig á önnur svæði, þar á meðal til Íslands. Fyrir 10 árum var 700 farþega skip sem hingað kom talið stórt skip, en nú er það talið meðalstórt og ekki óalgengt að skipin beri yfir 1000 farþega.

Samgönguáætlun

Í samgönguáætlun 2007-2018 segir meðal annars:

Á síðustu árum hefur viðkomum skemmtiferðaskipa fjölgað. Árið 2005 fóru um 110 þús. farþegar um hafnir landsins með þessum skipum og er þá miðað við að farþegar séu taldir í hvert skipti sem skemmtiferðaskip kemur til hafnar. Í Reykjavík og á Akureyri hefur fjöldi farþega með skemmtiferðaskipum aukist um 120% á einum áratug. Helstu viðkomustaðir skipanna eru Reykjavík, Akureyri, Seyðisfjörður, Ísafjörður, Húsavík og Grundarfjörður. Gert er ráð fyrir að við lok tímabilsins muni um 220 þúsund farþegar fara um hafnir landsins með skemmtiferðaskipum.

Samkvæmt samgönguáætlun er gert ráð fyrir því að á öðru og þriðja tímabili þurfi hafnir að bæta aðstöðu fyrir þessi skip bæði í landi og með viðlegumannvirkjum. Miðað við stöðuna eins og hún snýr að mönnum í dag og þær breytingar sem framundan virðast vera má gera ráð fyrir að ráðast þurfi í endurbætur strax.

Með hafnalögum nr. 61/2003 var höfnum skipt í hafnir í eigu hlutafélaga og hafnir í eigu sveitarfélaga. Í lögnum var jafnframt kveðið á um að hafnir í eigu hlutafélaga færu sjálf með framkvæmdir í eigin höfnum og bæru af þeim kostnað. Hafnir í eigu sveitarfélaga geta notið ríkisstyrks en eingöngu við framkvæmdir sem teljast til viðhalds og öryggis, svo sem dýpkanir og sjóvarnir. Slíkar framkvæmdir mega ekki vera til þess fallnar að stækka hafnir. Með lögum um breytingu á hafnalögum, nr. 28/2007 voru þessar breytingar enn staðfestar og munu taka gildi frá

og með 1. janúar 2009 en frá þeim tíma verða hafnir jafnsettar hvað varðar framkvæmdir. Samgönguráðgjafi hefur þó tilkynnt að tímabil þetta verði lengt til ársins 2011 sem hluti af mótvægisáðgerðum ríkisins vegna skertra aflaheimilda. Þær hafnir sem ýmist eru móttökuhafnir skemmtiferðaskipa eða teljast líklegar hafnir eru: Vestmannaeyjahöfn, hafnir Fjarðabyggðar, Húsavík (Norðurþing), Dalvíkurhafnir, Fjallabyggð, Hafnasamlag Norðurlands, Siglufjarðarhöfn, Hafnarsjóður Skagafjarðar, Vesturbyggð, Ísafjarðarhöfn, Grundarfjarðarhöfn, Snæfellsbær, Stykkishólmur, Reykjaneshöfn, Hafnarfjarðarhöfn og Faxaflóahafnir sf. Lagabreytingin mun hafa þau áhrif að allar þessar hafnir munu sjálfar ákveða framkvæmdir sínar að loknu aðlögunartímabili þeirra hafna sem nú njóta ríkisstyrkja og standa í framhaldi undir kostnaði af þeim.

Gjöld á farþegaskip

Gjöldum sem lögð eru á skemmtiferðaskip sem hingað koma má gróflega skipta í tvennt, annars vegar hafnargjöld og hins vegar skipagjöld. Dæmin um hafnargjöld sem sýnd eru í töflu XIV eru fengin frá Samskipum og sýna gjöld vegna komu skips til Reykjavíkur. Skipin sem hér um ræðir eru Aida Vita, 42.289 brúttótonn að stærð, og Maxim Gorky, 24.220 brúttótonn að stærð.

Tafla XIV

	Aida Vida	Maxim Gorky
Hafnargjöld		
Lestargjald	444.034	254.310
Bryggjugjald	579.359	165.907
Aðstoð hafnsögumanns	337.016	194.993
Dráttur / aðstoð / ferjun hafnsögumanns	215.000	214.969
Festargjald	56.000	32.000
Siglingavernd	228.262	123.700
Vitagjald	3.307.000	985.879
Tollskoðun, áætlað	185.910	185.910
Alls	5.352.581	2.157.668
Skipagjöld		
Vatn, áætlun	44.270	44.270
Sorphirða, áætlun	179.067	179.067
Alls	223.337	223.337
Samtals	5.799.255	2.604.342

Siglingaverndargjöld eru lögð á skv. lögum um siglingavernd, nr. 50/2004. Gjöldin eru bæði föst og miðuð við fjölda farþega.

Vitagjald er innheimt skv. 7. gr. laga um vitamál, nr. 132/1999. Samkvæmt lögnum skal gjaldið vera 78,20 á hvert brúttótonn. Í 8. gr. segir: „Af erlendum skipum, sem setja farþega eða vörur á land, skal greiða fjórðung vitagjaldsins við hverja komu til landsins.“ Gjaldið skal renna

til rekstrar tilgreindra verkefna Siglingastofnunar Íslands sem teljast til leiðarstjórnunar og eru til þess fallin að auka öryggi sjófarenda. Að því er fram kemur í samgönguáætlun 2007-2018 hefur upphæð innheimts vitagjalds hækkað mjög ört síðustu 3 til 4 árin þar sem vöruflutningar um hafnir hafa aukist samfara uppbyggingu og nýjum rekstri stóriðjufyrirtækja. Þá eiga skemmtiferðaskip sem hingað koma sinn hlut í aukinni innheimtu gjaldsins. Árið 2003 var innheimt vitagjald 103,5 m. kr. en 132,2 m. kr. árið 2005. Tölur fyrir árið 2006 liggja ekki fyrir. Árið 2010 er í samgönguáætlun gert ráð fyrir að vitagjaldið verði orðið 165 m. kr. Gert er ráð fyrir að hægi á aukningunni á næstu árum þar á eftir.

Rétt er að geta þess að með aukinni umferð um hafnir landsins sem og stóraukinni umferð erlendra skipa um íslenska efnahagslögsögu má gera ráð fyrir auknum rekstrarkostnaði.

Sé byggt á samgönguáætlun 2007 til 2010 má gera ráð fyrir að vitagjaldið standi undir rekstri vita við landið. Stofnkostnaður við vita er því greiddur með öðrum hætti. Hér er því lagt til að athuguð verði áhrif lækkunar á vitagjaldi á gjaldstofninn og hvort það hefði áhrif á vitagjald sem leggja þarf á önnur skip. Sérstaklega verði metið hvaða áhrif lækkun hefði á komur hingað til lands og hvort eðlilegt sé að lækka gjaldið sé tryggt að komum skemmtiferðaskipa hingað fjölgi.

Gjöld samkvæmt gjaldskrá Faxaflóahafna 1. janúar 2007:

Lestargjöld reiknast sem 10,50 kr. á hvert brúttótonn.

Bryggjugjöld greiðast af öllum skipum sem leggjast að bryggju og miðast við 24 tíma. Þau eru 4,85 kr. á hvert brúttótonn skipa undir 15 þús. tonnum en 6,85 kr. af hverju brúttótonni skipa yfir 15 þús. tonnum.

Hafnsögugjöld eru greidd fyrir leiðsögu til hafnar, að bólvirki eða lægi. Lágmarksgjald er 2.312 en að auki bætast við 3,93 kr. fyrir hvert brúttótonn. Fyrir leiðsögu frá höfn greiðist sama gjald. Fyrir leiðsögu innan hafnar greiðist hálf gjald. Veita má afslátt ef skipstjóri hefur hafnsöguréttindi.

Þjónusta dráttarbáta miðast við stærð skips. Það er reiknað fyrir hvern tíma sem þjónustan er veitt. Fyrir skip minni en 15 þús. brúttótonn er gjaldið 5,50 kr. á hvert tonn en 6,80 kr. á tonn fyrir skip stærri en það. Hámarksgjald er 165.000 kr. á hvern dráttarbát á klukkustund.

Siglingaverndargjöld eru greidd í samræmi við lög nr. 50/2004 og innheimt af höfninni. Þau eru farþegaverndargjald 157 kr. á farþega og skipaverndargjald 29.500 kr. á hvert skip.

Festargjöld er 8.000 kr. fyrir hvert skip.

Auk þess er selt rafmagn samkvæmt gjaldskrá kr. 9,45 kr. á kílóvattstund, kalt vatn fyrir 200 kr. á rúmmetra og heitt vatn á 385 kr. á rúmmetra. Sorphirðugjald er 4.100 kr. á hverja móttöku.

10. Aðstaða til móttöku skemmtiferðaskipa í nokkrum borgum

Umfjöllunin byggir að stærstum hluta á heimsókn forráðamanna Reykjavíkurborgar til nokkurra borga í Evrópu gagnert til að skoða slíka aðstöðu. Í samtölum við fulltrúa staðanna kom fram sú trú að fjöldi farþega í þessari grein muni halda áfram að vaxa á næstu árum á bilinu 8-9% á ári en auk þess muni skipin stækka. Þá kom fram sú skoðun að tekjur af farþegaskipum hrykkju ekki til að reka farþegamiðstöðvar. Því þurfi að finna önnur not sem skapa tekjur af þeim jafnframt því að nota þau til að þjóna farþegum.

CMP – Copenhagen Malmö Port AB

Copenhagen Malmö Port veltir um 500 millj. danskra króna á ári. Danska ríkið tók höfnina í Kaupmannahöfn eignarnámi 2001 og voru hafnirnar tvær sameinaðar í kjölfar þess. Stærstu tekjuliðir hafnarinnar eru af olúflutningum og móttöku farþega. Þá skiptir innflutningur á bílum einnig vaxandi máli fyrir rekstur hennar.

Á síðustu árum hefur höfnin orðið ein af leiðandi höfnum í Norður-Evrópu í móttöku skemmtiferðaskipa. Farþegar eru rúmlega 380 þús. á hverju ári og skipakomur yfir 300. Æ fleiri ferðamenn sem heimsækja Kaupmannahöfn koma með skemmtiferðaskipum. Stutt er í miðborg Kaupmannahafnar og áhugaverðir staðir í göngufæri. Höfnin er á þægilegum stað til að sigla frá og til Eystrasaltslandanna, Pétursborgar, Helsinki, Stokkhólms sem og með ströndum Noregs. Nokkur skipafélög hafa nýtt sér þetta og gera út skip frá Kaupmannahöfn. Auðvelt er að sigla 7 til 10 daga ferðir um Eystrasaltið og bjóða upp á viðkomu á mörgum sögufrægum stöðum.

Hafnaryfirvöld og þeir sem starfa við móttöku skemmtiferðaskipa, einu nafni *Cruise Copenhagen*, hafa í samvinnu við borgaryfirvöld stefnt að því að gera hana að aðalhöfn fyrir siglingar til þessara staða. Þetta þýðir að farþegaskipti þurfa að fara fram á staðnum. Mikil vinna hefur verið lögð í þetta verkefni og er meðal annars fulltrúum um 30 amerískra ferðaskrifstofa boðið til hafnarinnar á hverju ári. Í kjölfar þessa hefur höfnin hlotið fjölmörg verðlaun.

Hafnaryfirvöld bjóða þeim sem reka skemmtiferðaskip ýmis fríðindi svo sem hagstæð gjöld vegna legu og að skip geti dvalist í höfninni ákveðinn tíma án viðbótargjalda. Boðið er upp á afslátt eftir ákveðinn fjölda heimsókna, ekkert hámark er á hæð eða lengd skipa, engin hafnsöguskylda og bein innritun í flug með SAS um borð í skipum.

Gamalli vöruskemmu hefur verið breytt í farþegastöð til að mæta þörfum þeirra sem skipta um farþega. Skemman er um 1.400 m² en til hliðar við hana stendur önnur jafnstór skemma til að meðhöndla farangur. Á þeim tíma ársins sem engir farþegar fara um höfnina stendur húsnæðið autt.

Höfnin er að byggja um 800 m langan hafnarbakka sem tekur skip með allt að 10 metra ristun en áformað er að bakkinn verði fullgerður um 1.500 m. Á meðan á byggingu hans stendur verður notast við tjald sem farþegamiðstöð en stefnt er að því að byggja fullkomna miðstöð þegar gerð bakkans er lokið.

Höfnin sér um ýmsa þjónustu fyrir farþegaskip auk hefðbundinnar þjónustu hafnar. Hún sér um rekstur farþegastöðvar fyrir farþega skemmtiferðaskipa og um meðhöndlun farangurs þeirra. Fyrir þetta tekur höfnin sérstakt gjald. Í samræðum við hafnaryfirvöld hefur komið fram að vöruskemman hentar þeim ágætlega og fullnægir þeim kröfum sem gerðar eru nú. Næsta skref er að fá samþykki tollayfirvalda fyrir tollafgreiðslu í húsinu sem og öryggisfyrivalda fyrir því að farangur sé skráður endanlega inn í höfninni með sama hætti og í flughöfnum. Í dag þurfa farþegar að gangast við farangri sínum við brottför frá Kastrop-flugvelli til skips. Verði hægt að innrita farþega í beinu framhaldi af komu til landsins, þ.e. að farangur verði fluttur frá flugvél að skipi með sama hætti og á milli flugvéla þegar flognir eru fleiri en einn leggur til áfangastaðar, sparast vinna starfsmanna og ferð farþega verður eins þægileg og hægt er.

Rostock Port

Rostock er höfuðborg vesturhluta Mecklenburg-Vorpomern sambandslandsins og er athafna- og verslunarmiðstöð þess. Borgin er fræg sem fyrrum Hansaborg og þar er einn elsti háskóli Evrópu, stofnaður á 15. öld. Höfnin er í eigu fylkisins og Rostockborgar.

Rostock er kynnt sem *Gateway to Berlin* en ferðin til Berlínar tekur um tvo tíma með lest. Er það í samræmi við það að Reykjavík tengir sig Gullfossi og Geysi í sínum auglýsingum. Höfnin nýtur þess að skemmtiferðaskipum á Eystrasalti hefur fjölgað mjög og er höfnin skyndilega orðin stærsta og mikilvægasta höfnin í móttöku þessara skipa í Þýskalandi.

Til hafnarinnar komu árið 2006 138 skemmtiferðaskip með 143 þús. farþega. Nágrenni hafnarinnar býður upp á ýmislegt sem höfðar til ferðamanna, m.a. skoðunarferðir um svæðið sem höfnin er á, þ.e. Mecklenburg-Vorpomern, Rostockborg auk skoðunarferða til Berlínar.

Höfnin í Rostock stofnaði árið 2005 ásamt 17 öðrum höfnum, m.a. Kaupmannahöfn, frá 10 löndum *Cruise Baltic*. Markmiðið var að auka umferð farþega með skemmtiferðaskipum. Höfnin er eina þýska höfnin sem á aðild að þessu verkefni.

Eftir að ljóst var hvert stefndi í móttöku skemmtiferðaskipa var ákveðið árið 2004 að byggja nýja farþegamiðstöð. Nýja miðstöðin hóf starfsemi í maí 2005. Hún er um 3.200 m² að stærð, á tveimur hæðum. Á jarðhæð er salur, um það bil 1.628 m², en auk þess er 653 m² aðstaða fyrir innritun, tollafgreiðslu og öryggisskoðun. Í húsinu er biðsalur, 350 m² að stærð, og er hann fullbúinn húsgögnum. Miðað er við að hægt sé að halda utan um farþegaskipti allt að 2.500 farþega á dag. Á árinu 2005 skiptu 25 skemmtiferðaskip um farþega og á árinu 2006 voru þau u.þ.b. 40.

Miðstöðin var fjármögnuð af fylkinu og borginni sameiginlega en fyrirtækið *Rostock Port Development Corporation* rekur hana. Hún er eingöngu rekin að sumarlagi vegna þess hve dýrt er að hita hana upp. Á síðasta ári var tekinn í notkun nýr hafnarbakki fyrir skemmtiferðaskip. Á þeim bakka er tekið á móti skipum sem skipta ekki um farþega. Ætlunin er að setja upp skýli úr plasti og nota sem farþegamiðstöð. Það verður um 600 m² að flatarmáli.

Port of Hamburg

Höfnin í Hamborg er ein af stærstu vöruhöfnum Evrópu. Áhersla á móttöku skemmtiferðaskipa er minni en hjá mörgum öðrum höfnum. Engu að síður komu 33 skemmtiferðaskip til hafnarinnar 2005 og með þeim um 35 þús. farþegar.



Auk þess að markaðssetja sig í tengslum við Berlín, eins og Rostock, er lögð áhersla á Hamborg sjálfa en þar er fjöldi áhugaverðra staða. Sem dæmi um það er hafnarsvæðið en það er talið með líflegri stöðum borgarinnar. Boðið er upp á margs konar dagsferðir til þekktara staða. Þá eru almenningssamgöngur auðveldar þannig að ferðamenn geta ráðið sér sjálfir og komist á fleiri staði og í

fleiri ferðir. Áhersla er lögð á Hansaborgirnar Lübeck, Lüneburg og Stade. Þá má nefna möguleika á útivist og má í því sambandi nefna Sachsenwald og Alte Land sem eru aðlaðandi græn svæði.

Verið er að endurskipuleggja höfnina samhliða endurskipulagningu hafnarhluta Hamborgar. Verkefnið, *Hafen City*, er afar stórt á mælikvarða þróunarverkefna á sviði borgaruppbyggingar á hafnarsvæði í Evrópu. Svæðið er 155 hektarar, þar af 55 hektarar vatn. Þar er áætlað að muni búa á milli 10 og 12 þús. manns og starfa um 40 þús. Reiknað er með að hafnarbakkar verði tilbúnir árið 2008 og að verkinu ljúki 2025. Sérstök aðstaða verður fyrir skemmtiferðaskip svo sem sérstakur hafnarbakki og farþegamiðstöð.

Núverandi aðstaða fyrir farþega skemmtiferðaskipa er hlaðin úr gámum sem þak hefur verið byggt ofan á. Aðstöðunni er skipt í tvö 700 m² svæði. Annað er fyrir farþega en hitt fyrir farangur. Hægt er að afgreiða um 2000 manns á dag og almennt talið að húsið sé ágætt til síns brúks. Þegar aðstaðan er ekki notuð fyrir farþega skemmtiferðaskipa er hún leigð út fyrir ýmsa atburði eins og brúðkaup, sýningar o.fl.

PTA Passenger Terminal Amsterdam

Amsterdam er vinsæll áfangastaður ferðamanna, bæði þeirra sem koma í fyrsta skipti og þeirra sem eru að koma aftur. Borgin byggir á sérstökum menningararfi. Miðbænum sjálfum er líkt við lifandi safn og þaðan eru fjölmargir áhugaverðir staðir í göngufæri, svo sem margs konar listasöfn og sýningar. Utan miðbæjarins er einnig aragrúi áhugaverðra staða sem þægilegt er að komast til. Til Amsterdam koma á hverju ári um 125 þús. farþegar skemmtiferðaskipa og um 100 þús. farþegar sem sigla eingöngu eftir fljótum.

Farþegamiðstöðin í Amsterdam er þægilegur staður til að byrja ferðalag, hvort sem er um Evrópu eða siglingu um Eystrasaltið. Miðstöðin er í göngufæri við miðbæ Amsterdam og aðaljárnbrautarstöðin er í um 10 mínútna göngufæri. Frá miðstöðinni er lestartenging til Schiphol flugvallar auk um 50 annarra stórra áfangastaða lesta. Um 20 mínútur tekur að aka til Schiphol. Farþegamiðstöðin, sem er í eigu NS Stations (51%) og *Haven Amsterdam* (49%), er hluti af nýrri byggingarsamstæðu sem rúmar hótél og hljómleikahús. Miðstöðin er um 3.000 m² og hefur verið notuð í nokkur ár. Nýtingin er 66% allan sólarhringinn, alla daga vikunnar. Hægt er að afgreiða um 3 þús. farþega á sólarhring. Miðstöðin er notuð til ýmissa annarra hluta en farþegamóttöku og skapa allskyns uppákomur og viðburðir um 50% af tekjum hennar. Þarna getur verið um að ræða allt frá brúðkaupum til vörusýninga. Af öðrum eiginleikum byggingarinnar má telja ýmiss konar greiðasölu, aðgang að sínum, gjaldeyrisskipti, lyftur til allra hæða en húsið er fullkomlega aðgengilegt fólki í hjólastólum, upplýsingamiðstöðvar o.fl.

11. Reglur um öryggi farþega

Í kjölfar útgáfu grænbókar sinnar um samgöngustefnu (COM(2001)370) árið 2002 sendi framkvæmdastjórn ESB frá sér orðsendingu um aukið öryggi farþegaskipa innan sambandsins (COM(2002)158), þar sem hún skýrði skoðun sína á nokkrum lykilatriðum sem áttu að vera undirstaðan í nýrri vernd fyrir farþega. Þessi atriði voru:

Ströng ábyrgð þó ekki hafi komið til sök eða vanræksla flytjanda.

Skyldutrygging.

Möguleiki kvartenda á að gera kröfur sínar beint á hendur þeim sem tryggir.

Kröfurnar áttu að gilda hvarvetna innan sambandsins og eiga við allar samgöngur á sjó, þar með taldar samgöngur innan ríkja.

Tillaga framkvæmdastjórnarinnar að reglugerð

Framkvæmdastjórnin hefur nú gert tillögu að reglugerð um ábyrgð þeirra sem flytja farþega á sjó og skipgengum vatnaleiðum. Tillagan tekur til allra farþegaflutninga, hvort sem um er að ræða alþjóðlegar leiðir, leiðir innan sambandsins eða innan einstakra ríkja. Þá tekur hún til flestra farþega Evrópusambandsins, jafnvel þá sem ferðast með skemmtiferðaskipum til annarra landa. Reglurnar, verði þær samþykktar í núverandi mynd, munu auka vernd farþega, gera þeim auðveldara að koma á framfæri kvörtunum, auka upplýsingar sem þeim verða veittar auk þess að efla vernd fatlaðra farþega.

Tillaga framkvæmdastjórnarinnar er í raun innleiðing Aþenusáttmálans frá 1974 um flutning farþega á sjó og farangur þeirra inn í reglur sambandsins. Framkvæmdastjórnin taldi sáttmálann upphaflega ekki tryggja réttindi farþega nægilega en eftir endurskoðun á vegum International Maritime Organisation og bókun (protocol) við hann frá nóvember 2002 voru réttindin talin nægilega trygg.

Aþenusáttmálinn tekur til allra skipa að undanskildum loftþúðaskipum og á við siglingar allra skipa sem skráð eru í aðildarríkjum hans, alla flutningasamninga (miðasölu) sem gerðir eru í ríkjum sem hafa gengist undir hann og öll þau tilvik þar sem brottfarar- eða komuhöfn er í ríki sem á aðild að honum.

Með innleiðingu reglna Aþenusáttmálans vill Evrópusambandið tryggja sömu reglur fyrir farþega allra skipa hvort sem þau sigla á alþjóðlegum siglingaleiðum, leiðum innan sambandsins, leiðum innan einstakra ríkja eða á skipgengum vatnaleiðum. Ætlunin er að innleiða sáttmálann þannig að hann gildi með sama hætti alls staðar innan ESB og eru m.a. í honum ákvæði sem koma í veg fyrir að einstök ríki ákveði sjálf hámarksupphæð trygginga.

Gera má ráð fyrir því að reglugerðin verði samþykkt eftir um það bil tvö ár og að hún verði innleidd inn í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið eftir um það bil 3 ár. Líklegt er að hún hafi áhrif á móttöku skemmtiferðaskipa hér á landi, ekki síst ef starfsemi myndast í kringum farþegaskipti. Gera má ráð fyrir því að skyldur verði lagðar á skipafélög, ferðaskrifstofur og hafnir hvað varðar aðgengismál og aðstoð við fatlaða. Sé litið til þróunar í réttindamálum farþega almennt og jafnframt þróunar í aðgengismálum fatlaðra í flugi má telja að þessar skyldur verði umtalsverðar og að þær verði helst lagðar á hafnir.

Þau mannvirki sem hér eru reist eru háð byggingar- og skipulagslögum. Í þeim er tekið tillit til aðgengis fatlaðra, og í drögum að nýjum byggingar- og skipulagslögum sem unnin eru á vegum umhverfisráðuneytisins er aðgengi fatlaðra gert að einu af aðalmarkmiðunum. Þau skip sem hingað koma eru rekin af stórum skipafélögum með ríka hefð. Slík félög standa vel að tryggingamálum og þar sem flest er gert til að laða farþega í fleiri ferðir er tekið á kvörtunum af sanngirni. Þá hefur þeim skipum fjölgað sem sérstaklega eru hönnuð til að flytja alla farþega, jafnt þá sem eru fatlaðir og þá sem eru það ekki.

Í viðauka II er fjallað nánar um vinnu Evrópusambandsins á þessu sviði og jafnframt vísað á frekara efni.

12. Niðurstöður og tillögur

Niðurstöðurnar hafa það að markmiði að virkja fleiri aðila til að veita þjónustu og taka þátt í markaðsstarfi og auka fjölda skipa og farþega. Nefndin bendir á möguleika og aðgerðir sem nauðsynlegar eru og líklegar til ábata fyrir heildina. Nánari útfærsla og það að hrinda fyrirætlunum í framkvæmd eru síðan á ábyrgð þeirra sem starfa í greininni.

- Koma þarf upp móttökuaðstöðu fyrir farþega skemmtiferðaskipa. Hún er nauðsynleg til að hér geti farþegaskipti farið fram og einnig fyrir farþega sem af einhverjum orsökum þurfa að bíða. Slík aðstaða yrði bein yfirlýsing um að Ísland hyggðist með afgerandi hætti taka þátt í móttöku skemmtiferðaskipa og búa farþegum þeirra góðar aðstæður.

- Í **Reykjavík** þarf að koma upp aðstöðu til farþegaskipta fyrir skemmtiferðaskip annaðhvort á Skarfabakka eða nýjum hafnarbakka í gömlu höfninni í Reykjavík.

- Mikilvægt er að aðrar hafnir leggi áherslu á góða aðstöðu fyrir farþega skemmtiferðaskipa og skapi lágmarksaðstöðu, s.s. varðandi hreinlæti og upplýsingagjöf þar sem slíku er ekki til að dreifa.

- Nauðsynlegt er að í tölfræði um ferðamenn séu upplýsingar um fjölda farþega og áhafnir skemmtiferðaskipa til hliðar við hefðbundna skilgreiningu á farþega sem byggir á gistingu. Þetta þarf að gera til að tölfræðin gefi sem skýrasta mynd af ferðamennsku hér á landi. Eðlilegt er að þetta verkefni verði hjá Ferðamálastofu.

- Þeir sem starfa við móttöku þessara skipa þurfa að hafa áhrif á markaðsstarf, t.d. ráðstöfun fjármuna við auglýsingar erlendis sem miða að því að fá hingað ferðamenn. Efla þarf samtökin Cruise Iceland þannig að þau verði hluti af heildarskipulagi ferðamála í landinu. Er þar ekki síst átt við þátttöku í opinberu starfi sem snertir vettvang þeirra en einnig að hugað verði að aðstoð við samtökin eins og á við um aðra þætti ferðamálastarfs í landinu. Samtökin taki þátt í fræðslu starfsfólks í greininni, efla innviði hennar að öðru leyti, auk starfa sinna við markaðssetningu og samhæfingu.

- Aðilar í verslun og ferðaþjónustu þurfa að vinna saman að því að eiga viðskipti við farþega skemmtiferðaskipa. Í því sambandi er bent á mögulega samvinnu við rekstraraðila skemmtiferðaskipa sem annars miða við að farþegar versli sem mest um borð í skipunum. Aukin verslun gæti orðið báðum til hagsbóta, m.a. með því að auka fjölbreytni varnings sem farþegunum býðst.

- Aðilar í ferðaþjónustu þurfa að koma á samvinnu við rekstraraðila skemmtiferðaskipa til að búa til fleiri valkosti sem bjóða bæði upp á náttúruskoðun og möguleika á að auka þekkingu á náttúruöflum, dýralífi og gróðurfari landsins með leiðsögn sérfræðinga.

- Leggja þarf áherslu á að byggja upp leiðsöguþekkingu á hverju svæði fyrir sig.

- Tímabundin heimild í lögum um breytingu á lögum um virðisaukaskatt, nr. 57/2001, um endurgreiðslu 2/3 hluta virðisaukaskatts af nýjum hópþreifreiðum, sem falla á að óbreyttu niður um næstu áramót, verði framlengd. Þörf á framlengingu verði þó metin nánar þegar nær dregur áramótum, í samhengi við aðrar tímabundnar undanþágur eða endurgreiðslur vegna vistvænna ökutækja, t.d. vetnisþreifreiða, sem renna einnig út í lok ársins, m.a. með hliðsjón af því að um sértæka styrkveitingu er að ræða (sbr. ákvæði til bráðabirgða í lögum um vörugjald af ökutækjum o.fl., tollalögum, lögum um vörugjald og lögum um virðisaukaskatt).

- Nauðsynlegt er að skoða samgönguáætlun með hliðsjón af móttöku skemmtiferðaskipa. Ný lög munu gera það að verkum að hafnir munu í framtíðinni sjálfar alfarið kosta og ákveða framkvæmdir. Engu að síður eru nokkrir fjármunir til ráðstöfunar skv. eldri lögum. Veittur hefur verið frestur til að ráðstafa þeim en ekki verið ákveðið að bæta við fjármagni. Hafa þarf í huga móttöku skemmtiferðaskipa við ráðstöfun þessa fjár.
- Gerð er tillaga um að veita fé til uppbyggingar þjónustu sem m.a. geti nýst við móttöku skemmtiferðaskipa. Slíkt gæti orðið til að breyta atvinnuháttum á jákvæðan hátt.
- Nauðsynlegt er að horft verði til framtíðar við móttöku skemmtiferðaskipa með markvissri stefnumótun um hvernig fjölga megi farþegum, spá fyrir um vöxt greinarinnar, hvað eigi að bjóða farþegum upp á, hvernig jafna skuli álagi á vinsæla ferðamannastaði og vernda þá. Við gerð þessarar áætlunar þarf einnig að móta stefnu um þá grunnþætti sem hér þurfa að vera til staðar.
- Vitagjald er einn hæsti kostnaðarliðurinn við komu skemmtiferðaskipa til Íslands. Þar sem einn fjórði hluti gjaldsins er greiddur við hverja komu, fjögur fyrstu skiptin, greiða þeir sem sjaldan koma hlutfallslega herra gjald. Nánast öll skemmtiferðaskip falla í þann flokk. Athuga þarf hvort hagkvæmt gæti reynst að breyta gjaldinu þannig að af þessum skipum væri greitt lægra gjald. Athuga þarf afleiðingar af lækkun gjaldsins, m.a. með hliðsjón af þeim gjöldum sem því er ætlað að standa undir og breytingum á gjöldum annarra skipa.
- Hafnir þurfa að endurskoða áætlanir sínar, þar á meðal gjaldtöku af skemmtiferðaskipum, í því skyni að lengja viðdvöl þeirra eða gera heimsóknir þeirra utan hánnatíma að álitlegum kosti.

13. Heimildaskrá

Bjarni Reynarsson (2006) *Erlendir ferðamenn á Íslandi, þróun á ferðavenjum og áhrif á samgöngukerfi*. Reykjavík, samgönguráð.

Samgönguáætlun 2007-2018 Reykjavík, samgönguráðuneytið.

Samgönguáætlun 2007- 2010 Reykjavík, samgönguráðuneytið

Ferðamálaáætlun 2006-2015 Reykjavík, samgönguráðuneytið.

Ward Douglas (2007) *Complete Guide to Cruising & Cruise Ships 2007*. London: Berlitz Publishing.

Mancini Marc (2004) *Cruising: a guide to the Cruise line industry*. Kanada: Thomson Learning.

Tony Peisley (2006) *The Future of Cruising – Boom or Bust? A Worldwide Analysis to 2015*. Seatrade Communications.

Costa Cruising Italian Style 2008, Annual Brochure November 2007 – December 2008. Genúa, Costa Crociere Spa XIII Ottobre, 2 16121 Genova, Italy.

Heimild: OECD Economic Outlook No. 80, November 2006
http://www.oecd.org/document/18/0,2340,en_2649_201185_20347538_1_1_1_1,00.html

Ferð til að kynnast rekstri, fjármögnun og eignarhaldi á farþegastöðvum í höfnum í Kaupmannahöfn, Rostock, Hamborg og Amsterdam, Reykjavík, handrit, Ágúst Ágústsson.

<http://www.ptamsterdam.nl/site/>

<http://www.portofamsterdam.com/smartsite62.dws>

<http://www.hafen-hamburg.de/>

CMP – Copenhagen Malmö Port AB (http://www.cmport.se/CMP/se/se_docs.nsf)

<http://www.rostock-port.de/index.html>

Viðmælendur:

Alda Þrastardóttir, Ferðamálastofu
Ágúst Ágústsson, Faxaflóahöfnum
Ágúst Birgisson, Sólarfilmu
Berry Timmermans, Eimskip
Bjarni Reynarsson, Land-ráði
Einar Gústafsson, Ferðamálastofu
Erna Hauksdóttir, SAF
Gunnar M. Guðmundsson, SBA Norðurleið
Hermann Guðjónsson, siglingamálastjóri
Hildur Jónsdóttir, Farvegi
Karen Bragadóttir, Tollstjóranum í Reykjavík
Kjartan Lárusson, Markaðsskrifstofu ferðamála Norðurlands
Sheelagh Smith, Grundarfjarðarhöfn
Soffía Halldórsdóttir, Samskipum hf.
Þórir Garðarsson, Iceland Excursions

14. Viðaukar

Viðauki I. Hafnir á Íslandi og móttaka skemmtiferðaskipa

Í töflunni má sjá nokkrar hafnir á Íslandi og nokkrar stærðir sem tengjast móttöku skemmtiferðaskipa.

	Dýpi í innsiglingu (m)	Dýpi við kant (m)	Lengsta skip (m)	Fjöldi skipa 2006	Farþegar 2006	Tekjur 2006 þ.kr.
Faxaflóahafnir						
<i>Reykjav. Skarfab</i>	15,0	12,0	450	74	55.223	70.000
<i>Grundartangi</i>	25,0	14,0	240	0	0	0
<i>Akranes</i>	9,0	8,5	140	0	0	0
Hafnafjarðarhöfn	16,0	10,0	200	2	396	400
Kópavogshöfn	8,0	7,3	110	0	0	0
Reykjaneshafnir	12,0	10,0	150	10	1.000	1.740
Snæfellsbæjarhafnir						
<i>Ólafsvík</i>	6,0	6,5	120	0	0	0
<i>Grundarfjörður</i>	11,0	8,0	150	9	4.316	2.000
Stykkishólmur	10,0	8,0	120	0	0	0
Hafnir Vesturbyggðar						
<i>Patreksfjörður</i>	7,5	6,5	100	0	0	0
<i>Bíldudalur</i>	12,0	10,0	150	0	0	0
Ísafjörður	9,0	8,5	200	22	14.100	10.000
Hafnasjóður Skagafjarðar						
<i>Sauðárkrókur</i>	8,0	7,0	110	0	0	0
Fjallabyggð						
<i>Siglufjörður</i>	8,0	7,0	130	0	0	0
Hafnasamlag Norðurlands						
<i>Akureyri</i>	40,0	8,0 - 11,0	300	54	44.549	36.500
Hafnir Norðurlands						
<i>Húsavík</i>	11,0	10,0	180	3	1.018	1.600
Vopnafjörður	10,0	10,0	130	0	0	0
Seyðisfjörður	12,0	10,0	200	6	2.184	850
Hafnir Fjarðabyggðar						
<i>Fáskrúðsfjörður</i>		8	120	0	0	0
<i>Eskifjörður</i>	13,0	9,0	200	0	0	0

<i>Norðfjörður</i>	20,0	8,5	150	0	0	0
<i>Reyðarfjörður</i>	20,0	14,0	240	0	0	0
Höfn í Hornafirði	6,5	6,0	115	1	122	150
Vestmannaeyjar	10,0	9,0	130	8	2.484	2.500
Þorlákshöfn	8,0	8,0	125	0	0	0

Heimild: Hafnirnar og Siglingastofnun.

Faxaflóahafnir. Hafnirnar eru þrjár, Akraneshöfn, Grundartangahöfn og Reykjavíkurhöfn. Skemmtiferðaskip koma til Reykjavíkurhafnar og má telja nærri sanni að um 90% allra skemmtiferðaskipa sem koma til Íslands komi til Reykjavíkur. Frá 1997 til 2006 hefur komum þessara skipa fjölgað úr 47 í 74, eða um nærri 60%. Farþegum sem með þeim koma hefur fjölgað úr um 21 þús. í um 55 þús., eða um 62%. Stærstu skip sem til hafnarinnar koma eru um 110 þús. tonn og um það bil 300 m löng. Nýleg aðstaða er við Korngarð í Sundahöfn, m.a. salernisaðstaða, aðgangur að síma, bréfasíma, korti af Reykjavík auk þess sem stoppustöð fyrir *Shuttle bus* er nærri. Allt svæðið er vaktað í samræmi við reglur um hafnavernd. Aðstaða er fyrir hópþifreiðar bæði fyrir Korngarð og Sundabakka auk annarra bílastæða. Við gömlu höfnina er þrengra um stæði og erfitt að athafna sig. Á nýjum hafnarbakka í Sundahöfn er verið að byggja nýtt þjónustuhús sem sinna á þörfum þessarar greinar. Húsið verður opnað í sumar og verður um 300 m² að stærð. Þar verður salerni, sími, aðgangur að Internetinu auk upplýsingamiðstöðvar fyrir ferðamenn og áhöfn. Sérstök aðstaða verður fyrir þá sem þjónusta skipin og vel verður séð fyrir bílastæðum.

Hafnarfjarðarhöfn. Fá skip af þessari tegund koma til hafnarinnar. Aðstaða er engu að síður góð en þó ekki önnur en hefðbundin aðstaða fyrir losun og lestun vöru.

Kópavogshöfn. Skemmtiferðaskip hafa ekki komið til Kópavogshafnar.

Reykjaneshöfn. Nokkuð er um að skemmtiferðaskip komi til hafnarinnar og voru þau 10 á síðasta ári. Aðstaða er þokkaleg bæði hvað varðar dýpi og viðlegu og eins aðstöðu þeirra sem stunda ferðapjónustu í kringum þessa starfsemi.

Hafnir Snæfellsbæjar. Hafnirnar eru tvær, Rif og Ólafsvík. Lítið er um komur skemmtiferðaskipa til hafnanna. Lítil aðstaða er til að taka á móti þeim við bryggju og dýpi í það minnsta en hægt er að ferja farþega í land úr skipum sem liggja við ankeri á ytri höfninni. Ágæt aðstaða er fyrir hópþifreiðar á svæðinu. Gert er ráð fyrir að í framtíðinni skapist aðstaða í Rifshöfn til að taka á móti skipum sem þessum.

Grundarfjarðarhöfn. Fyrsta skemmtiferðaskipið kom til Grundarfjarðar árið 1998. Nokkur skemmtiferðaskip koma til hafnar á Grundarfirði á hverju ári. Á síðasta ári voru þau 9 frá 9.000 t til 44.800 t. Aðstaða er almennt góð, sérstaklega fyrir skip sem koma inn í höfnina. Fyrir skip sem liggja við festar er óhagræði af því að nokkuð er langt inn í bæinn frá smábátahöfn. Þá er ágæt aðstaða fyrir hópferðabíla og þá sem stunda ferðapjónustu. Til athugunar er að bæta aðstöðu fyrir skip sem þurfa að liggja við festar og ferja farþega þeirra inn í höfnina. Til þess þarf nýja flotbryggju og uppgöngu úr höfninni. Þaðan er stutt inn í miðbæ Grundarfjarðar. Hægt er án breytinga að taka á móti skipum allt að 170 m löngum, eða um 20 til 25 þús. rúmlestir.

Stykkishólmshöfn. Skemmtiferðaskip hafa ekki komið til hafnar í Stykkishólmi í nokkurn tíma. Þó er mikill áhugi á að vera með í þessari starfsemi og aðstæður góðar. Höfnin er skjólsæl auk þess sem góð aðstaða er fyrir þá sem stunda ferðapjónustu. Við höfnina er góð

salernisaðstaða auk þess sem söfn, veitingahús, sundlaug o.fl. er í göngufæri við hana. Auðvelt er að girða höfnina af til að tryggja öryggi farþega sé þess þörf.

Hafnir Vesturbyggðar. Hafnirnar eru Brjánslækur, Bíldudalur og Patreksfjörður. Engin skemmtiferðaskip hafa komið til hafnanna hingað til. Með nýrri kalkþörungaverksmiðju á Bíldudal hafa hins vegar opnast möguleikar vegna góðs hafnarkants og mikils aðýpis. Mikill áhugi er á að taka þátt í móttöku slíkra skipa. Þrátt fyrir litla aðstöðu nú eru möguleikar miklir til dæmis í tengslum við sögu svæðisins, fuglalíf og aðra náttúru. Enn sem komið er þó aðstaða fyrir þá sem vilja stunda ferðapjónustu í tengslum við móttöku skemmtiferðaskipa lítil.

Ísafjarðarhöfn. Til hennar teljast hafnirnar á Flateyri, Þingeyri og Suðureyri auk Ísafjarðarhafnar. Til Ísafjarðar koma mörg skemmtiferðaskip ár hvert. Á síðasta ári komu til hafnarinnar 22 skip, samtals að stærð 500.000 t. Við höfnina er upplýsingamiðstöð sem starfar allan þann tíma sem skemmtiferðaskip liggja í höfninni. Þar er jafnframt boðið upp á hressingu. Uppi eru hugmyndir um að bæta aðstöðu og aðgengi fyrir ferðamenn í Ísafjarðarbæ, jafnt fyrir farþega skemmtiferðaskipa sem aðra.

Hafnarsjóður Skagafjarðar. Hafnirnar eru tvær, Hofsóshöfn og höfnin á Sauðárkróki. Engin sérstök aðstaða er til móttöku fyrir skemmtiferðaskip og engin sérstök aðstaða þar fyrir þá sem stunda ferðapjónustu. Engin skemmtiferðaskip hafa komið til hafnar. Áhugi er fyrir hendi að taka á móti skemmtiferðaskipum og hefur athugun á því þegar hafist. Líklegast er talið að ferja í land farþega skipa sem lægju fyrir ankeri fyrir utan höfnina. Til þess þyrfti minniháttar breytingar af hálfu hafnarinnar.

Dalvíkurhafnir. Hafnirnar eru þrjár, Dalvíkurhöfn, Hauganeshöfn og Árskógssandur. Skemmtiferðaskip hafa ekki komið til hafnanna.

Fjallabyggð. Hafnir Fjallabyggðar eru tvær, Ólafsfjarðarhöfn og Siglufjarðarhöfn. Engin skemmtiferðaskip koma til hafnar á Ólafsfirði. Fá skemmtiferðaskip hafa komið til hafnar á Siglufirði og ekkert á síðasta ári. Þau sem komið hafa eru lítil eða á bilinu 100 til 120 m löng. Landræðilega er erfitt að taka á móti mjög stórum skemmtiferðaskipum því þó fjörðurinn sé djúpur er hann þröngur og erfitt fyrir þau að athafna sig. Aðstaða fyrir þá sem veita þjónustu við höfnina er þökkaleg. Því telja hafnaryfirvöld ekkert því til fyrirstöðu að taka á móti skipum allt að 140 til 150 m að lengd.

Hafnasamlag Norðurlands. Til hafnasamlagsins teljast höfnin í Hrísey, Svalbarðseyri, Hjalteyri og Grenivík auk Akureyrarhafnar. Mikið er um komur skemmtiferðaskipa til Akureyrarhafnar. Til dæmis komu á síðasta ári 54 skip til hafnarinnar, en stærsta skipið sem höfnin hefur tekið á móti var um 110.000 bt og tæplega 300 m að lengd. Aðstaða fyrir skemmtiferðaskip í höfninni er góð. Tveir kantar eru notaðir til móttöku skemmtiferðaskipa; Tangabryggja, 170 metrar með 8-11 metra dýpi og Oddeyrarbryggja, 140 metrar með 9 metra dýpi. Sú bryggja verður lengd um 60 metra fyrir sumarið 2008. Þá er um 40 m dýpi í innsiglingu. Aðstaða fyrir farþega er m.a. aðgangur að síma, póstkassa, upplýsingum um Akureyri og næsta nágrenni og salerni. Góð aðstað er fyrir hópþifreiðar, þ.e. auðveld aðkoma og næg stæði. Fyrirhugað er að byggja sérstaka bryggju sem eingöngu yrði fyrir skemmtiferðaskip. Þá er jafnframt gert ráð fyrir að koma upp aðstöðu fyrir farþega, þ.e. farþegamiðstöð sem yrði fyrir móttöku farþega en einnig áhöfn og þá sem veita farþegum og skipi þjónustu. Höfnin á Akureyri uppfyllir allar kröfur um hafnavernd.

Norðurþing. Hafnir Norðurþings eru tvær, Húsavík og Raufarhöfn. Skemmtiferðaskip hafa komið til Húsavíkurhafnar. Engin sérstök aðstaða er fyrir skipin önnur en viðlegukantur og öryggisgirðing, né heldur þá sem þjóna farþegum skemmtiferðaskipa, svo sem þá sem reka hópþifreiðar. Í sumar er ætlunin að steypa þekju á nýjan viðlegukant en við það gjörbreytist aðstaðan og hægt verður að taka við stærri skipum. Ekki er gert ráð fyrir að nýja aðstaðan muni

verða tekin í notkun fyrr en sumarið 2008. Á síðasta ári komu 3 skemmtiferðaskip til hafnar á Húsavík.

Vopnafjörður. Skemmtiferðaskip hafa ekki komið til Vopnafjarðar.

Seyðisfjörður. Á Seyðisfirði er aðstaða til að taka á móti skemmtiferðaskipum mjög góð, innsiglingin í fjörðinn er djúp, fjörðurinn er skerjalaus og mjög aðdjúpt. Ferjulægi sem sérstaklega var gert fyrir Norrænu er 10 m að dýpt og með 170 m kanti. Lítil vandi er þó að taka á móti stærri skipum vegna legu á hafnarkanti. Farþegalandgangur Norrænu hentar fyrir farþegaskip. Þá er fyrir farþegamiðstöð Norrænu og tollaðstaða en í gegnum hana er hægt að afgreiða 3.000 manns á fjórum klst. Sérstök aðstaða, flotbryggja, er fyrir farþegaskip sem ekki koma að bryggju og eru farþegar þeirra selfluttir í land. Þá er við höfnina rekin upplýsingamiðstöð allt árið auk þess sem kaupstaðurinn er með upplýsinga- og menningarfulltrúa á sínum vegum. Góð aðstaða er fyrir hópferðabíla sem aka farþegum í útsýnisferðir. Á síðasta ári komu til Seyðisfjarðar 8 skip frá 4.295 t til 55.451 t að stærð.

Hafnir Fjarðabyggðar. Hafnir Fjarðabyggðar eru hafnirnar á Neskaupstað, Eskifirði, Reyðarfirði, Fáskrúðsfirði, Mjóafirði og Stöðvarfirði. Engin skemmtiferðaskip komu til hafnarinnar á síðasta ári. Verið er að fara yfir markaðssetningarmál hafnanna, m.a. aðild að Cruise Iceland. Kajarnir á Eskifirði og Fáskrúðsfirði eru að losna þar sem starfsemi Eimskips og Samskipa, sem þar hefur verið, er að færast til Mjóeyrarhafnar í Reyðarfirði. Þar gæti móttaka skemmtiferðaskipa komið til greina en ákvarðanir hafa ekki verið teknar um það enn. Meðal þess sem verið er að meta er hvort leggja eigi í fjárfestingar vegna móttökunnar og þá hverjar. Hugsanlega gæti komið til greina að bjóða skipin velkomin án mikils tilkostnaðar. Þá yrði treyst á þá affreyngarmöguleika sem fyrir eru svo sem hópþingreiðar og leiðsögumenn, en lítið bætt við fjárfestingar í og við höfnina sjálfa.

Höfn í Hornafirði. Til Hafnar í Hornafirði kemur yfirleitt skemmtiferðaskip annað hvert ár. Engin sérstök skref hafa verið stigin til að fjölga komum þeirra.

Vestmannaeyjar. Aðstaður til að taka á móti skemmtiferðaskipum er góð í Vestmannaeyjum, svo fremi að veður setji ekki strik í reikninginn. Þá er aðstaða fyrir hópþingreið einnig góð. Á síðasta ári komu til Vestmannaeyja 8 skemmtiferðaskip frá 1.698 t til 30.277 t að stærð.

Þorlákshöfn. Skemmtiferðaskip hafa ekki komið til Þorlákshafnar.

Viðauki II. Vinna Evrópusambandsins til að bæta hag neytenda í sambandinu

Í kjölfar útgáfu grænbókar sinnar um samgöngustefnu (COM(2001)370) árið 2002 sendi framkvæmdastjórnin frá sér orðsendingu um aukið öryggi farþegaskipa innan sambandsins (COM(2002)158), þar sem hún skýrði skoðun sína á nokkrum lykilatriðum sem áttu að vera undirstaðan í nýrri vernd fyrir farþega. Þessi atriði voru:

Ströng ábyrgð þó ekki hafi komið til sök eða vanræksla flytjanda.

Skyldutrygging.

Möguleiki kvartenda á að gera kröfur sínar beint á hendur þeim sem tryggir.

Kröfurnar áttu að gilda hvarvetna innan sambandsins og eiga við allar samgöngur á sjó, þar með taldar samgöngur innan ríkja.

Undirbúningur framkvæmdastjórnarinnar að bættum aðstæðum farþega

Evrópusambandið ákvað að skoða hvernig réttindum farþega í samgöngum á sjó og vötnum er varið innan sambandsins. Þar er átt við allar tegundir samgangna á sjó og vötnum, þar með talið innanlandsumferð, t.d. á skipgöngum vatnaleiðum, umferð innan sambandsins og út fyrir það og siglingar með ferðamenn, þ.m.t. siglingar skemmtiferðaskipa. Sérstök áhersla verður lögð á réttindi fatlaðra farþega.

Þessi skoðun á réttindum þeirra sem nota sjó- og vatnasamgöngur er hluti af heildarskoðun á réttindum farþega innan Evrópusambandsins. Sú skoðun byggði á orðsendingu Framkvæmdastjórnarinnar frá 2005 (Commission's Communication), en þar var því lýst yfir að skoðað yrði hvort ástæða væri til að láta þau réttindi sem flugfarþegar nyta þegar ná til farþega í öðrum samgöngum innan sambandsins og þá með sérstakri áherslu á fatlaða farþega.

Ein meginástæða þess að framkvæmdastjórnin taldi tímabært að athuga þessi mál er að samgöngumarkaðurinn hefur opnast mikið undanfarin ár. Við það hefur samkeppni aukist mikið á milli samgöngugeiranna. Fyrirtæki í siglingum þurfa því ekki aðeins að mæta samkeppni frá nýjum aðilum á sínum eigin markaði heldur einnig háhraða járnbrautalestum, lággjaldaflugfélögum, nýjum samgöngumannvirkjum o.fl. Framkvæmdastjórnin taldi því eðlilegt að skoða samkeppnishæfni samgangna á sjó og vildi leggja sitt af mörkum til að bæta hana. Til mikils er að vinna því samgöngur á sjó nota minna eldsneyti og menga minna en vega- og flugsamgöngur. Til þess að gera samkeppnishæfni þessarar greinar jafna öðrum samgöngugreinum þarf að bæta gæði þjónustunnar og auka vernd farþega.

Með hliðsjón af þessu taldi framkvæmdastjórnin nauðsynlegt að hrinda af stað umræðu sem hefði að megináherslu tvö aðalmarkmið. Annars vegar vernd fatlaðra farþega meðan á ferð stendur og hins vegar vernd allra farþega, sérstaklega með áherslu á þau tilvik þegar farþega er meinað að ganga um borð þó hann hafi tryggt sér sæti sem og truflun, seinkun og aflýsingu ferða.

Nú þegar eru í gildi reglur sem kveða á um aðbúnað í skipum, þar með talinn aðbúnað fatlaðra. Nú er áhugi á að líta lengra en eingöngu til öryggissjónarmiða og þá helst til atriða eins og aðgangs að höfnum og samgöngum á sjó, réttisins til að vera ekki neitað um far á grundvelli fötlunar og réttisins á að fá allar nauðsynlegar upplýsingar og aðstoð án þess að kostnaður aukist þess vegna. Þá verður lögð áhersla á að skilgreina hvernig reikna skuli aukakostnað vegna þessara hluta, ákveða hver á að bera hann og komast að því hver er best til þess fallin að bera ábyrgð á því að veita aðstoð, þ.e. hafnarstjórnir, skipafélög eða aðrir. Í þessu sambandi er nauðsynlegt að tryggja lagagrundvöll sem miðar að jafnræði og gildir alls staðar innan sambandsins.

Með hliðsjón af þessari niðurstöðu sinni taldi framkvæmdastjórnin eðlilegt að gefa þeim sem hefur áhuga tækifæri strax frá upphafi að tjáð sig um hvort eðlilegt sé að þær meginlínur sem sambandið hefur í hyggju að taka upp fyrir aðrar tegundir samgangna eigi einnig að gilda fyrir samgöngur á sjó. Þá óskaði sambandið einnig eftir upplýsingum um hvernig þeir hinir sömu meta aðstæður í dag, hvernig þeir telja lagavernd farþega vera og upplýsingar þær sem þeir fá og hvaða tillögur þeir hafa til að bæta aðstæður. Þá óskaði sambandið upplýsinga um hvaða lagasetningaaðferðir aðilar innan greinarinnar telji henta best til að tryggja bestu aðstæður.

Í þeim svörum sem bárust við þessum umleitunum framkvæmdastjórnarinnar kom fram mikill munur á skoðunum þeirra sem stunda rekstur á sviði sjósamgangna og samtaka neytenda. Ekki var samræmi í skoðunum á ákveðnum tegundum samgangna eða ákveðnum tegundum atburða sem hugsanlega ættu að vera sérstaklega undanþegnir, svo sem seinkun, niðurfelling o.s.frv. Þó var ljóst að flestir voru þeirrar skoðunar að jafnvægi þyrfti að nást á milli verndar farþega og

viðskiptahagsmuna. Svör sem bárust frá opinberum aðilum bentu til þess að styrkja þyrfti réttindi farþega frá því sem nú er. Talsmenn fyrirtækja sem stunda samgöngur á sjó og skipgengum vatnaleiðum töldu sig eiga að vera undanþegna öllum slíkum reglum og voru samtök skemmtiferðaskipa á meðal þeirra sem tóku undir það. Af fyrirtækjanna hálfu var jafnframt talið að farþegar byggju nú þegar við góðar aðstæður og að lítið væri um kvartanir. Þessi skortur á samræmi gæti átt sér þær skýringar að ekki er um neina sérstaka gagnaöflun að ræða af hálfu þessa sem reka samgöngufyrirtæki á sjó og vötnum og þeir því ókunnir þeim vandræðum sem farþegar standa frammi fyrir. Þá gæti sú staðreynd að lítið er um kvartanir skýrst af því að farþegar þekkja lítið réttindi sín. Í heild má segja að samtök rekstraraðila töldu litla þörf á aukinni vernd farþega en samtök neytenda mikla. Mikill meirihluti svarenda beggja hópa töldu að aðgangur fatlaðra ætti að byggjast á því að ekki væri um mismunun að ræða, góðu aðgengi, aðstoð og viðeigandi upplýsingum.

Tillaga framkvæmdastjórnarinnar að reglugerð

Framkvæmdastjórnin hefur gert tillögu að reglugerð um ábyrgð þeirra sem flytja farþega á sjó og skipgengum vatnaleiðum. Tillagan tekur til allra farþegaflutninga, hvort sem um er að ræða alþjóðlegar leiðir, leiðir innan sambandsins eða innan einstakra ríkja. Þá tekur hún til flestra farþega Evrópusambandsins, jafnvel þeirra sem ferðast með skemmtiferðaskipum til annarra landa. Reglurnar, verði þær samþykktar í núverandi mynd, munu fyrst og fremst auka vernd farþega, gera þeim auðveldara að koma kvörtunum á framfæri, auka upplýsingar sem þeim verða veittar auk þess að efla vernd fatlaðra farþega.

Tillaga framkvæmdastjórnarinnar er í raun innleiðing Aþenu-sáttmálans frá 1974 um flutning farþega á sjó og farangur þeirra inn í reglur sambandsins. Framkvæmdastjórnin taldi sáttmálann upphaflega ekki tryggja réttindi farþega nægilega en eftir endurskoðun á vegum International Maritime Organisation og bókun (protocol) við hann frá nóvember 2002 voru réttindin talin nægilega trygg.

Aþenu-sáttmálinn tekur til allra skipa að undanskildum loftþúðaskipum og á við siglingar allra skipa sem skráð eru í aðildarríkjum hans, alla flutningasamninga (miðasölu) sem gerðir eru í ríkjum sem hafa gengist undir hann og öll þau tilvik þar sem brottfarar- eða komuhöfn er í ríki sem á aðild að honum.

Með innleiðingu reglna Aþenu-sáttmálans vill Evrópusambandið tryggja sömu reglur fyrir farþega allra skipa hvort sem þau sigla á alþjóðlegum siglingaleiðum, leiðum innan sambandsins, leiðum innan einstakra ríkja eða á skipgengum vatnaleiðum. Ætlunin er að innleiða sáttmálann á þanna hátt að hann gildi með sama hætti alls staðar innan sambandsins og eru m.a. í honum ákvæði sem koma í veg fyrir að einstök ríki ákveði sjálf hámarksupphæð trygginga.

Gera má ráð fyrir því að reglugerðin verði samþykkt eftir um það bil tvö ár og að hún verði innleidd í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið eftir um það bil 3 ár. Líklegt er að hún hafi áhrif á móttöku skemmtiferðaskipa hér á landi, ekki síst ef starfsemi myndast í kringum farþegaskipti. Gera má ráð fyrir því að skyldur verði lagðar á skipafélög, ferðaskrifstofur og hafnir hvað varðar aðgengismál og aðstoð við fatlaða. Sé lítið til þróunar í réttindamálum farþega almennt og jafnframt þróunar í aðgengismálum fatlaðra í flugi má telja að þessar skyldur verði umtalsverðar.

Þau mannvirki sem hér eru reist eru háð byggingar- og skipulagslögum. Í þeim er tekið tillit til aðgengis fatlaðra og í drögum að nýjum byggingar- og skipulagslögum sem unnin eru á vegum

umhverfisráðuneytisins er aðgengi fatlaðra gert að einu af aðalmarkmiðunum. Þau skip sem hingað koma eru rekin af stórum skipafélögum með ríka hefð. Slík félög standa vel að tryggingamálum og þar sem flest er gert til að laða farþega í fleiri ferðir er tekið á kvörtunum af sanngirni. Þá hefur þeim skipum fjölgað sem sérstaklega eru hönnuð til að flytja alla farþega, jafnt þá sem eru fatlaðir og þá sem eru það ekki.

Önnur vinna sambandsins á þessum vettvangi

Evrópusambandið hefur á undanförunum árum unnið mikið starf til að auka neytendavernd í samgöngum, þ.e. réttindi farþega. Sambandið hefur talið að reglur um aukna neytendavernd þurfi að vera að frumkvæði þess þar sem það tryggi einsleitni auk þess sem staða farþega sé misjöfn og jöfn og trygg aðstaða verði eingöngu tryggð með atbeina þess. Stór hluti þessarar vinnu hefur snúið að því að gera reglur innan einstakra greina samgangna einsleitar þannig að aðstæður séu þær sömu og aðrar greinar búa við og að farþegar með einum samgöngumáta njóti sömu verndar og aðrir. Þetta atriði er talið grundvallaratriði til að tryggja einsleitni og virkni innri markaðar sambandsins.

Evrópusambandið kynnti með orðsendingu (Communication from the Commission to the European Parliament and the Council) þann 16. febrúar 2005 þá skoðun sína að þörf væri á að styrkja réttindi farþega almennt innan sambandsins. Skoðun sambandsins byggði meðal annars á því að Evrópubúar ferðast mun meira á milli staða í dag en fyrir 30 árum. Margir telja möguleikann á að komast stað úr stað vera grundvallarrétt. Á milli 1970 og 2002 jukust fólksflutningar úr 2.118 billjónum farþegakílómetra í 4.993 billjónir farþegakílómetra, eða meira en tvöfölduðust. Árið 1970 ferðaðist hver Evrópubúi um 17 kílómetra á dag en um 34 kílómetra 2002. Margt hefur orðið til að skapa þessa þróun en þó fyrst og fremst hagvöxtur, lægri ferðakostnaður og myndun samevrópsks svæðis án innri landamæra. Fyrstu greinarnar sem höfðu hag af þessum breytingum voru flutningar á vegum, vegna farþega- og vöruflutninga, og samgöngur í lofti vegna aukinna farþegaflutninga.

Í flugsamgöngum hafa orðið miklar breytingar svo sem með tilkomu lággjaldaflugfélaga og endurskipulagningu annarra flugfélaga, nýjar leiðir hafa verið teknar upp og miðasala og upplýsingagjöf hafa færst á netið en það hefur haft lækkun fargjalda í för með sér. Milljónir manna hafa nýtt sér flug vegna nýs innri markaðar sem sérstaklega var skapaður fyrir fluggeirann. Framfarir í járnbrautasamgöngum hafa haft í för með sér aukningu farþega, sér í lagi þar sem hægt er að skipta yfir í annan samgöngumáta. Opnun markaða fyrir samgöngur á sjó hefur leitt til fjölgunar áfangastaða fyrir ferðamenn á æ betra verði.

Vexti í ferðalögum hafa ekki alltaf fylgt aðgerðir til að tryggja réttindi farþega. Farþegar þurfa sjálfir að hlíta ströngum formskilyrðum svo sem skráningu, að taka frá pláss með fyrirvara og fleira. Þeir þurfa síðan að takast á við erfiðar aðstæður svo sem frestanir, yfirbókanir, tap á farangri, seinkanir o.fl.

Þegar löggjöf vantar og erfiðar aðstæður koma upp þurfa farþegar að notast við reglur einstakra landa sem eru þeim að mestu gagnslausar. Í sumum tilvikum hafa þeir enga lagavörn í aðstæðum sem þeir þekkja ekki, langt frá heimili sínu og þurfa að reyna að verja réttindi sín á erlendu tungumáli. Skilvirkar lausnir finnast ekki og þeir möguleikar sem til boða standa eru tímafrekir, óvissir og dýrir. Farþegi ætti að njóta lágmarksverndar hvar sem hann er í Evrópu.

Engin heildarfarþegasamtök sem gæta hagsmuna farþega eru til innan Evrópu. Fjöldinn allur af samtökum starfar þó að neytendavernd bæði almennt og innan einstakra geira. Heildarsamtök

sem ná til allra landa, svipuð þeim sem selja vörur og þjónustu, til dæmis flutningaþjónustu, innan sambandsins hafa þó ekki tíðkast. Fyrir þetta líða réttindi farþega og telur sambandið því ástæðu til aðgerða.

ESB hefur lagt áherslu á réttindi farþega í flugi og er reglugerðin um Denied Boarding fyrsta skrefið. Einnig hafa verið kynntar fleiri aðgerðir sem snerta þennan geira. Framkvæmdastjórnin lagði nýlega fram tillögu að reglugerð um vernd járnbrautafarþega sem ferðast á milli landa. Vernd farþega í öðrum greinum samgangna hefur ekki enn verið kynnt.

Í hvítbók framkvæmdastjórnarinnar um European transport policy for 2010 kom fram að næsta skrefið í vernd farþega væri að víkka þá vernd sem tekin hefur verið upp í flugi út til annarra samgöngumáta, sérstaklega járnbrautasamgangna og siglinga.

Að mati sambandsins eiga reglur um réttindi farþega að byggja á fimm aðalatriðum:

- Sérstakar aðgerðir til aðstoðar fatlaðra farþega. Fatlaðir eru um 45 m. innan sambandsríkjanna, þ.e. þeir sem komast alls ekki leiðar sinnar án aðstoðar. Þeim ætti að tryggja aðstoð án endurgjalds.
- Bætur og aðstoð þegar seinkun verður, fresta þarf ferðum eða farþega er meinað að ganga til sætis sem hann hefur keypt. Þrátt fyrir að farþegar geti hvenær sem er krafist flutningsaðila um bætur fyrir dómstólum eftir að heim er komið, ætti að tryggja þeim sjálfvirkt og án tafar bætur og aðstoð þegar upp koma þau atvik að ferð rofnar með ófyrirsjáanlegum hætti.
- Bætur vegna líkamstjóns eða dauða. Reglur eru mjög sundurleitar hvað þetta varðar og aðeins í flugi og nú með innleiðingu Aþenu-sáttmálans um flutning farþega á sjó hefur verið komið á skýrum reglum um þessi mál.
- Aðstöðu til að koma á framfæri kvörtunum og fá úrbætur. Slík málsmeðferð ætti að vera eins skýr og hægt er, enda meðferð fyrir dómstólum einstakra landa misjöfn og flókin.
- Upplýsingagjöf til farþega. Farþegar ættu að vita nafn þess fyrirtækis sem flytur þá, auk atriða sem hafa áhrif á öryggi þeirra.

Réttindi fatlaðra í flugi

Evrópusambandið hefur samþykkt reglugerð um réttindi fatlaðra sem nota flugsamgöngur. Reglugerðin, *Regulation 1107/2006 concerning the rights of persons with reduced mobility when travelling by air*, hefur verið tekin inn í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og því í gildi hér á landi. Reglugerðin leggur margvíslegar skyldur á ferðaskrifstofur og flugfélög, en þó sérstaklega flugvelli og flugvallaryfirvöld. Hér er lauslega fjallað um þessa reglugerð þar sem hún gefur vísbendingu um hvaða fyrirtælinir sambandið hefur varðandi farþega, þar með talda fatlaða farþega, innan landamæra þess. Í umfjöllun framkvæmdastjórnarinnar um málið segir meðal annars:

Innri markaðurinn hefur fært Evrópubúum mikilvægan ábata, meðal annars meira val áfangastaða og flugfélaga og lægra verð. Það hefur hjálpað til við að opna flug fyrir miklum meirihluta borgaranna og gera það ómissandi til þátttöku í efnahags- og félagslífi. Sem dæmi er flug stundum ómissandi fyrir vinnu, til að heimsækja fjölskyldu og vini og til ferðalaga og tómstundaiðkunar. Slæmt aðgengi að flugi getur heft mjög þátttöku margra borgara þjóðfélaginu í heild til skaða. Því ættu sams konar tækifæri að standa fólki sem býr við hreyfihömlum til boða,

hvort sem hún er vegna fötlunar, aldurs eða einhvers annars. Farþegar með minnkaða hreyfigetu ættu að vera öruggir um að þörfum þeirra sé mætt í öllu Evrópusambandinu, hvaða flugvöll eða flugfélag sem þeir hafa hugsað sér að nota.

Þessar aðgerðir þarf að skoða í ljósi stefnu sambandsins um jafnræði. Grein 21 í stofnsáttmálanum um grundvallarréttindi setur fram það almenna grundvallaratriði að hvers konar mismunun sem byggð er á tilteknum atriðum, þar á meðal fötlun, sé bönnuð. Til viðbótar gerir grein 13 í ESB-sáttmálanum sambandinu kleift að berjast gegn mismunun á grunni nokkurra þátta, þar á meðal fötlun.

Reglugerð Evrópusambandsins um réttindi fatlaðra í flugi

Í reglugerðinni eru settar fram kröfur um að fatlað fólk skuli eiga sömu möguleika á að ferðast í flugi og aðrir. Því eru lagðar skyldur á flugfélög og flugvelli um að aðstoða fatlaða til að tryggja að þeir geti ferðast til jafns við aðra. Fötludum farþega má ekki neita um flug nema á grundvelli öryggissjónarmiða, eða eftir að sannreynt hefur verið að hann komist ekki með flugi nema með óeðlilegum kostnaði.

Við gerð nýrra flugvalla og miklar endurbætur á eldri mannvirkum skal gera ráð fyrir aðstoð við fatlaða.

Heimilt er að leggja á gjald til að standa undir aðstoðinni. Gert er ráð fyrir að kostnaðurinn sé borinn sameiginlega af öllum flugfarþegum sem fara um flugvelli. Líklegast er að gjaldið verði lagt á hvert flugfélag sem notar tiltekinn flugvöll og byggja á þeim fjölda farþega sem það flytur. Upphæð gjaldsins skal vera í samræmi við kostnað sem af aðstoðinni hlýst. Halda skal sérstakt bókhald vegna þessa máls og skal það vera aðgengilegt og gegnsætt.

Eftirtaldir aðilar bera skyldur samkvæmt reglugerðinni:

- Landsyfirvöld skulu sjá til þess að tilgreina aðila sem sér um kærur vegna þess að ákvæði reglugerðarinnar eru ekki virt.
- Flugvelli bera ábyrgð á að aðstoð sé veitt. Þeir skulu m.a. gera eftirfarandi: Taka á mót kvörtunum, tilgreina stað þar sem fatlaðir geta gefið sig fram og óskað aðstoðar, veita aðstoð við að komast um flugstöð og í flugvél, að koma frá sér farangri og ná í hann, að koma farangri fyrir í flugvél, ná tengiflugi, veita aðstoð við hjálpartæki, að lána tímabundið tæki sem glatast eða skemmast, sinna samskiptum o.fl.
- Flugvelli með 150 þús. farþega og meira skulu gera gæðaáætlun um veitingu aðstoðarinnar og gefa hana út.
- Flugfélög skulu sjá um að afgreiðslustaðir þeirra séu aðgengilegir, veita aðstoð í flugvélum svo sem við hjálparhunda, handfarangur og þægileg sæti. Þá skulu þau einnig sjá um að miðla upplýsingum um að fatlaður farþegi sé væntanlegur á flugvöll.
- Ferðaskrifstofur skulu sjá um að afgreiðslustaðir séu aðgengilegir og miðla upplýsingum um að fatlaður farþegi sé væntanlegur á flugvöll.

Heimildir við gerð þessa kafla:

1COM (2005) 46 final of 16 February 2005.

PUBLIC CONSULTATION, commission staff WORKING paper, strengthening the protection of the rights of passengers travelling by sea or on inland waterway in the European Union, Summary of contributions received by the Commission in response to the Commission Staff Working Paper.

Proposal for a Regulation on the liability of carriers of passengers by sea and inland waterway in the event of accidents.

Nánari upplýsingar um þessi atriði:

Fyrir þá sem vilja lesa nánar um vinnu framkvæmdastjórnarinnar að réttindum farþega á sjó: http://ec.europa.eu/transport/maritime/consultation/2006_03_30_passenger_rights/index_en.htm

Fyrir þá sem vilja lesa nánar um vinnu framkvæmdastjórnarinnar að réttindum farþega innan ESB: <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24124.htm>

Fyrir þá sem vilja kynna sér efni reglugerðar 1107/2006 concerning the rights of persons with reduced mobility when travelling by air http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2006/l_204/l_20420060726en00010009.pdf

Viðauki III. Farþegar skemmtiferðaskipa til Reykjavíkur og Akureyrar 1971 til 2006

	Reykjavík		Akureyri	
	Farþegar	Skip	Farþegar	Skip
2006	55.223	74	44.549	54
2005	54.795	77	40.056	56
2004	46.000	70	32.639	53
2003	31.264	58	23.458	45
2002	30.100	50	20.199	36
2001	27.574	49	17.542	28
2000	25.500	48	16.803	33
1999	18.258	37	13.779	27
1998	22.734	45	15.559	27
1997	21.097	47	16.174	35
1996	21.937	51	15.970	38
1995	21.348	50	17.789	37
1994	17.662	38	10.903	24
1993	15.699	38	12.056	28
1992	11.769	28	8.857	19
1991	12.789	23	9.853	18
1990	7.973	18	7.652	18
1989	8.606	17	7.010	13
1988	9.129	24	6.016	14
1987	7.690	22		13
1986	7.740	19		
1985	10.823	26		
1984	7.297	15		
1983	8.242	17		

1982	9.439	22
1981	6.219	16
1980	6.325	15
1979	16.351	25
1978	10.467	20
1977	9.159	20
1976	9.269	20
1975	7.330	16
1974	5.756	12
1973	11.538	26
1972	13.734	26
1971	10.665	20

Heimild: Faxaflóahafnir og Hafnasamlag Norðurlands.

Viðauki IV. Leiðir skemmtiferðaskipa um Akureyri sumarið 2007

	Svalbarði Jan Mayen	Fær- eyjar	Noregur	England Skotland Orkneyjar Hjaltland	Grænland	Annað
Fjöldi heimsókna frá	4	19	6	20	3	4
Næsti ákvörðunarstaður						
Eftir Íslandsheimsókn	16	11	8	12	9	-

Heimild: Hafnasamlag Norðurlands.

Viðauki V. Ferðir einstakra skemmtiferðaskipa sem komu til Akureyrar sumarið 2007

Skip <i>Nafn</i>	<i>Dags.</i>	<i>Rista</i>	Stærð		Til Íslands <i>frá</i>	Hafnir á Íslandi			Frá Íslandi <i>til</i>
			<i>BT</i>	<i>Lengd</i>		<i>Fyrsta</i>	<i>Aðrar</i>	<i>Síðasta</i>	
Discovery	08.06.	7,7	20.216	169	Skotlandi	A-eyri		R-vík	Færeyja
Endeavour	08.06.	6,3	3.132	89,2	Færeyjum	Djúpiv.	H,A,S,G,Í,V	R-vík	Færeyja
Arielle	13.06.	6,7	23.149	195	Orkneyjum	Vestm.eyjar	R,G	A-eyri	Færeyja
Funchal	14.06.	6,6	9.563	158	Færeyjum	R-vík	Ísafj.	A-eyri	Orkneyja
Queen Elizabeth 2	15.06.	9,9	70.327	294	Englandi	R-vík	Ísafj.	A-eyri	Noregs
Aidavita	16.06.	6,2	42.289	203	Færeyjum	A-eyri		R-vík	Skotlands
Endeavour	17.06	6,3	3.132	89,2					

Maxim Gorkiy	17.06.	8,3	24.220	195	Orkneyjum	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Albatros	18.06.	7,6	28.518	185	Skotlandi	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Astor	27.06.	6,1	20.606	177	Orkneyjum	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Grand Princess	29.06.	8	108.806	290	Noregi	A-eyri		R-vík	Írlands
Aidavita	30.06.	6,2	42.289	203	Færeyjum	A-eyri		R-vík	Skotlands
C. Columbus	30.06.	5,5	15.067	144	Hjaltlandi	R-vík	Grundarf.	A-eyri	Svalbarða
Delphin Voyager	30.06.	6,8	23.000	174	Þýskalandi	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Artemis	01.07.	7,8	44.588	230	Danmörku	R-vík	Ísafj.	A-eyri	Noregs
Kristina Regina	01.07.	5,5	4.295	100	Færeyjum	Seyðisf.	A,Í,R	Seyðisf.	Færeyja
Costa Atlantica	02.07.	8	85.619	293	Færeyjum	A-eyri		R-vík	Hjaltlands
Amadea	04.07.	6,7	28.856	193	Orkneyjum	R-vík		A-eyri	Noregs
Arielle	05.07.	6,7	23.149	195	Orkneyjum	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Albatros	05.07.	7,6	28.518	185	Færeyjum	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Kristina Regina	06.07.	5,5	4.295	100	Færeyjum	Seyðisf.	A,R,Í	Seyðisf.	Færeyja
Maxim Gorky	06.07.	8,3	24.220	195	Hjaltlandi	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Costa Classica	08.07.	7,6	52.926	221	Noregi	A-eyri		R-vík	Orkneyja
Braemar	11.07.	5,4	19.089	164	Noregi	Seyðisf.	A-eyri	R-vík	Færeyja
Aurora	11.07.	8,4	76.152	270	Írlandi	R-vík		A-eyri	Noregs
Astor	13.07.	6,1	20.606	177	Orkneyjum	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Aidavita	14.07.	6,2	42.289	203	Færeyjum	A-eyri		R-vík	Skotlands
Delphin Voyager	17.07.	6,8	23.000	174	Þýskalandi	R-vík		A-eyri	Svalbarða
C. Columbus	18.07.	5,5	15.067	144	Hjaltlandi	R-vík	Grundarf.	A-eyri	Svalbarða
Delphin	18.07.	6,1	16.214	157	Orkneyjum	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Deutschland	21.07.	5,8	22.496	175	Svalbarða	A-eyri		R-vík	Færeyja
Funchal	21.07.	6,6	9.563	158	Orkneyjum	Vestm.eyjar	R,G,Í	A-eyri	Færeyja
					Til Íslands	Hafnir á Íslandi			Frá Íslandi
<i>Nafn</i>	<i>Dags.</i>	<i>Rista</i>	<i>BT</i>	<i>Lengd</i>	<i>frá</i>	<i>Fyrsta</i>	<i>Aðrar</i>	<i>Síðasta</i>	<i>til</i>
Amadea	21.07.	6,7	28.856	193	Skotlandi	R-vík	A-eyri	Fáskr.	Noregs
Hanseatic	22.07.	4,8	8.378	123	Noregi	A-eyri	Ísafj.	R-vík	Grænlands
Maxim Gorky	22.07.	8,3	24.220	195	Færeyjum	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Saga Ruby	26.07.	8,5	24.492	191	Írlandi	R-vík	Ísafj.	A-eyri	Færeyja
Princess Danae	27.07.	7,8	16.531	162	Svalbarða	A-eyri	Ísafj.,R-vík	Grundarf.	Grænlands

Aidavita	28.07.	6,2	42.289	203	Færeyjum	A-eyri		R-vík	Skotlands
Europa	28.07.	6,1	28.710	196	Orkneyjum	R-vík	Ísaf.	A-eyri	Svalbarða
Thomson Spirit	29.07.	7,9	33.930	215	Færeyjum	R-vík	Ísaf.	A-eyri	Noregs
Van Gogh	01.08	6,2	15.402	157	Færeyjum	A-eyri		Ísafj.	Grænlands
Maasdam	01.08.	7,7	55.451	219	Englandi	Seyðisf.	A-eyri	Ísafj.	Grænlands
Princess Danae	02.08.	7,8	16.531	162					
Le Diamant	02.08.	4,8	8.282	124	Svalbarða	A-eyri	Grundarf.	Hafnarfj.	Grænlands
Delphin Voyager	03.08.	6,8	23.000	174	Þýskalandi	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Artemis	04.08.	7,8	44.588	230	Grænlandi	R-vík		A-eyri	Noregs
Amadea	07.08.	6,7	28.856	193	Orkneyjum	R-vík		A-eyri	Svalbarða
Albatros	08.08.	7,6	28.518	185	Færeyjum	R-vík		A-eyri	Noregs
Aidavita	11.08.	6,2	42.289	203	Færeyjum	A-eyri		R-vík	Skotlands
Silver Wind	12.08.	5,3	16.927	156	Noregi	A-eyri	Ísafj.	R-vík	Færeyja
Van Gogh	14.08.	6,2	15.402	157	Færeyjum	A-eyri	Ísafj.	R-vík	Skotlands
Le Diamant	22.08.	4,8	8.282	124	Grænlandi	Hafnarfj.	Grundarf.	A-eyri	Hjaltlands
Maxim Gorkiy	25.08.	8,3	24.220	195	Noregi	R-vík	Seyðisf., A-eyri	R-vík	Grænlands
Van Gogh	28.08.	6,2	15.402	157	Færeyjum	A-eyri	Ísafj.	R-vík	Írlands
Veendam	29.08.	7,5	55.451	219	Færeyjum	A-eyri	Ísafj.	R-vík	Grænlands
Aleksy Maryshev	01.09	4	1.698	65	Svalbarða	A-eyri		A-eyri	Grænlands
Ocean Majesty	03.09.	6,4	10.714	136	Grænlandi	R-vík		A-eyri	Færeyja
Grand Princess	09.09.	8	108.806	290	Færeyjum	A-eyri		R-vík	Grænlands

Heimild: Hafnasamlag Norðurlands.

15. Yfirlit yfir töflur og myndir

Yfirlit yfir töflur

Tafla I Farþegar skemmtiferðaskipa eftir þjóðerni, bls. 9

Tafla II Spá um fjölda farþega með skemmtiferðaskipum í heiminum til ársins 2015, bls. 10

Tafla III Breytingar á nokkrum lykilstærðum efnahagslífs nokkurra landa OECD og OECD í heild, bls. 11

Tafla IV Skip í eigu einstakra skipafélaga, bls. 21

Tafla V Önnur fyrirtæki sem hafa a.m.k. 4 skip í starfsemi, bls. 21

Tafla VI Kostir þess að hafa miðstöð siglinga á Íslandi, bls. 23

Tafla VII Skipting farþega sem hingað koma eftir þjóðerni, bls. 28

Tafla VIII Hluti Íslandsfarþega af heildar farþegafjölda sem kemur frá einstökum löndum, bls. 29

Tafla IX Stærð skemmtiferðaskipa sem koma til Reykjavíkur, bls. 29

Tafla X Yfirlit yfir nokkrar stærstu hafnir Evrópu í móttöku á skemmtiferðaskipum, bls. 30

Tafla XI Yfirlit og upplýsingar um hafnir á Íslandi sem hafa tekið á móti skemmtiferðaskipum, bls. 37

Tafla XII Djúprista skemmtiferðaskipa, bls. 39

Tafla XIII Fjölbreytileiki skemmtiferðaskipa, bls. 40

Tafla XIV Hafnargjöld á Íslandi, bls. 41

Yfirlit yfir línurit

Mynd I Farþegar með skemmtiferðaskipum til Akureyrar og Reykjavíkur frá 1971 til 2006, bls. 26

Mynd II Skemmtiferðaskip til Akureyrar og Reykjavíkur frá 1971 til 2006, bls. 27

Ljósmyndir eru fengnar frá Akureyrarhöfn og Reykjavíkurhöfn.