



Samráðsgátt

Menningar- og viðskiptaráðuneytið

Mál nr. S-63/2024

Reykjavík, 11.03.2024

Efni: Greinargerð Cruise Iceland vegna draga að tillögu til þingsályktunar um ferðamálastefnu og aðgerðaáætlun til 2030

Cruise Iceland vill koma á framfæri sjónarmiðum sínum með eftirfarandi greinargerð til að bregðast við drögum til þingsályktunar um ferðamálastefnu og aðgerðaáætlun til 2030. Þingsályktunartillagan gefur til kynna að ekki sé nægjanlega góður skilningur á jákvæðum áhrifum skemmtiferðaskipa í íslensku efnahagslífi og er það miður. Greinargerðinni er því öðrum þæði ætlað að skora á stjórnvöld að gefa fulltrúum Cruise Iceland aðkomu að mögulegri lagasetningu svo hún vinni ekki gegn markmiðum stjórnvalda í málaflokknum og styðji við ríka hagsmuni íslenskrar ferðaþjónustu og landsbyggðar af skemmtiferðaskipum.

Sjá má á nýlegri tölfræði yfir síðasta ár hve mikilvæg skemmtiferðaskip eru íslenskri ferðaþjónustu að teknu tilliti til langtíma stefnumótunar, minna álags á ferðamannastaði og stefnu stjórnvalda í málaflokknum:

- Farþegar með skemmtiferðaskipum á Íslandi voru 313.592 árið 2023 sem er 14,1% af öllum ferðamönnum sem koma til Íslands.
- Útgjöld ferðamanna af skemmtiferðaskipum eru áætluð um 20 milljarðar, án virðisaukaskatts, á landsvísu.
 - Áætlað er að 14 milljörðum sé eytt á höfuðborgarsvæðinu en 6 milljörðum á landsbyggðinni.
 - Áætlað er að af 20 milljörðum fari 10 milljarðar í afþreyingu og 3,4 milljarðar í gistingu.
 - Varfærið mat Ferðamálastofu er að tekjur flugfélaga af skemmtiferðaskipum séu 4 milljarðar og að tekjur komuhafnanna séu rúmum 3 milljarðar.
 - Tekjur olúfélaganna af eldsneytissölu eru áætlaðar 15 milljarðar.
 - Tekjur stærstu umboðsfyrirtækjanna eru áætlaðar 11 milljarðar, án virðisaukaskatts.



- Samtals eru tekjur stærstu þjónustuaðilanna því áætlaðar 52,4 milljarðar án virðisaukaskatts árið 2023.
- 50% af 313.592 farþegum eru skiptifarþegar, þ.e. þeir fljúga annan legginn.
 - 2019 voru skiptifarþegar 9%.
 - Gert er ráð fyrir að skiptifarþegar verði í kringum 50% á komandi árum.
- Venjulegur skipafarþegi eyðir að meðaltali kr. 28.000 í stoppi, þar af kr. 20.000 í afþreyingu.
- Gistifarþegar, þ.e. þeir sem fljúga annan legginn, eyða að meðaltali kr. 98.000 í stoppi.
 - Stærsti útgjaldaliður þeirra er gisting, um kr. 41.000 á mann.
 - 60% skiptifarþega gista í landi, að meðaltali um 2,15 nætur.
- 56% farþega segja útgjöld sín í Reykjavík vera svipuð og á öðrum komustöðum landsins. 39% segja útgjöldin hærri í Reykjavík, 5% segja útgjöldin hærri utan Reykjavíkur.
- 17% farþeganna höfðu komið áður til Íslands, þar af rúm 60% einnig með skipi í fyrra skiptið.

Ofangreindar tölur má skoða í samhengi við stefnu skemmtiferðaskipageirans í loftslagsmálum sem stefnir að kolefnishlutlausum siglingum innan 26 ára en geirinn er einnig sá eini í ferðapjónustu sem hefur getað dregið úr umhverfisfótspori sínu og hafa skipafélögin nýtt algjöra stjórn sína á allri losun skipanna í þeim tilgangi.

Í drögum að tillögu til þingsályktunar eru eftirfarandi áhersluþættir nefndir:

Undir **efnahagslegum þætti** skal lögð áhersla á aukna framleiðni í ferðapjónustu, verðmætasköpun og samkeppnishæfni um land allt. Einnig á framþróun sem byggir á tækni, gögnum, nýsköpun, vöruþróun, mannauði og menntun. Jafnframt er lögð áhersla á markvissa sókn á verðmæta markaði og markhópa. Cruise Iceland vill hér benda á að skemmtiferðaskip eru hrein viðbót við íslenska ferðapjónustu og stuðla því mjög að aukinni framleiðni. Skemmtiferðaskip koma með ferðamenn til landsins, oft í farþegaskiptum við flugfélög, á axlarmánuðum og háannatíma en gera það án mikils álags á innviði þar sem ferðamennirnir reiða sig á aðra þjónustu yfir háönnina sem ekki er uppseld. Síðustu tvö ár hefur þróunin verið ör í verðmætasköpun þar sem ferðapjónustan lærir að veita ferðamönnum af skemmtiferðaskipum þjónustu. Það er einnig afar mikilvægt frá sjónarhóli stefnumála í ferðapjónustu að skemmtiferðaskipin eru eini þáttur ferðapjónustunnar sem sannanlega fer með ferðamenn um landið allt, með skipulögðum hætti, með löngum fyrirvara og með fullkominni álagsstýringu þar sem þjónusta er skipulögð út frá hverjum viðkomustað, oft höfnum sem eru úr alfaraleið. Þá má einnig minnast á að ferðapjónusta skemmtiferðaskipa er rekin í lokuðu kerfi í þeim skilningi að allar upplýsingar eru til um neyslu og losun og því hvergi auðveldara að vinna að sjálfbærni eða gagnafærni sem hægt er að byggja nýsköpun í ferðapjónustu á. Ný gögn



frá Rannsóknarmiðstöð ferðamála sýna þetta svart á hvítu. Venjulegur skipafarþegi eyðir að meðaltali 28 þúsund krónum í stoppi og 98 þúsund krónum ef um skiptifarþega er að ræða en hótél og flugfélög njóta sérstaklega góðs af þessum farþegum. 17% í könnun rannsóknarmiðstöðvarinnar hafði komið áður til Íslands og af þeim hluta höfðu 60% komið áður með skipi. Um 30% farþega skemmtiferðaskipa sem koma til Íslands eru farþegar frá Bandaríkjunum en þeir eru mjög mikilvægir Íslandi og dýrmætir. Fyrir eyjuna Ísland má draga af þessu þá ályktun að óvarlegt sé að gæta ekki jafnræðis milli þeirra tveggja gátta sem eru til landsins. Aldrei er hægt að tala um ágang á ferðamannastöðum vegna farþega skemmtiferðaskipa enda eru þeir aðeins 14,1% af heildarfjölda ferðamanna og ferðast nánast undantekningarlaust í skipulögðum ferðum. Ekki er annað að sjá á tillögunni en að vegið sé að hagsmunum landsbyggðarinnar hvað efnahagslegan þátt skemmtiferðaskipanna varðar enda áætlað Ferðamálastofa að bein útgjöld þessara ferðamanna innanlands 2023 gætu hafa numið nálægt 20 milljörðum króna án virðisaukaskatts á landsvísu, þar af tæpum 14 milljörðum á höfuðborgarsvæðinu og um sex milljörðum á landsbyggðinni. Varfærið mat Ferðamálastofu er að tekjur íslenskra flugfélaga af því að fljúga skiptifarþegum skipanna til og frá landinu hafi numið um fjórum milljörðum króna, tekjur komuhafna skipanna sem í meirihluta eru á landsbyggðinni hafi numið rúmlega þremur milljörðum og tekjur olíufélaganna af eldsneytissölu um 15 milljörðum. Einnig að stærstu ferðaskrifstofurnar og umboðsfyrirtækin sem þjónusta skipin hafi haft um 11 milljarða króna í tekjur, án virðisaukaskatts, af þessum viðskiptum. Samtals er áætlað að á síðasta ári hafi tekjur stærstu þjónustuaðila skipanna numið í kringum 52 milljörðum króna fyrir utan virðisaukaskatt. Hér eru þá samt ótaldar tekjur ríkisins af sköttum og gjöldum á starfseminni, svo sem virðisaukaskattur, vitagjöld og fleira, ásamt tekjum margra minni fyrirtækja hringinn um landið sem til dæmis selja kost og aðrar vistir í skipin, afþreyingu, veitingar, minjagripi og fleira. Til samanburðar má nefna að tekjur af lagareldi á Íslandi árið 2020 voru 39 milljarðar skv. skýrslu matvælaráðuneytisins frá síðasta hausti.

Undir **samfélagslegum þætti** skal lögð áhersla á jákvæð áhrif ferðapjónustu á nærsamfélög, aukin lífsgæði um land allt og að atvinnugreinin efli lífvænleg og sjálfbær samfélög. Einnig er lögð áhersla á stjórnun og uppbyggingu áfangastaða og að gestir ferðist um land allt, árið um kring. Ljóst er að rekstur hafnarmannvirkja hefur í gegnum tíðina verið mikill baggi á ríkissjóði en í dag hefur því verið snúið við með komum skemmtiferðaskipa. Byggð verður farþegaskiptimiðstöð í Reykjavík og aðstaða hefur verið bætt við hafnir víða um land undanfarin misseri sem nýtist til annarrar hafsækinnar starfsemi sem einnig er samfélaginu öllu til góðs. Samfélagslega séð er einnig mikilvægt að byggja undir ferðapjónustu sem sannanlega á sér stað á landsbyggðinni fremur en að setja öll eggin í sömu körfuna á suðvesturhorni landsins. Samfélagsleg áhrif af skipakomum eru gríðarleg. Sem dæmi má



taka af einu útgerðarfélagi sem stöðvar í sex höfnum en úr slíkri ferð fær ferðþjónustan ríflega 60 skipulagðar ferðir í landi, gistingu á þrettán mismunandi stöðum og ríflega hundrað þúsund gesti. Kostnaður einnar slíkrar útgerðar fyrir eitt ár af siglingum um Ísland er á milli 3-4 milljarðar. Vert er að benda á að verði undanþága frá tollfrelsi felld niður eru líkur á því að skipafélögin flýi til Grænlands og Færeyja með einu stoppi á Íslandi með samsvarandi tekjuhrapi fyrir íslenskt samfélag.

Cruise Iceland bendir einnig á að vegna vinsælda Íslands sem áfangastaðar hafa útgerðir þeirra kannað möguleikann á vetrarsiglingum um Ísland sem augljóslega yrði mikil lyftistöng fyrir heilsársferðþjónustu á Íslandi. Afnáam tollfrelsis myndi hins vegar að öllum líkindum gera út um slíka möguleika.

Undir **umhverfislegum þætti** skal lögð áhersla á minnkandi kolefnisspor ferðþjónustu og forystuhlutverk í orkuskiptum með nýtingu vistvænna orkugjafa. Einnig að jafnvægi sé milli hagnýtingar og verndar náttúru og að uppbygging innviða taki mið af því. Jafnframt er lögð áhersla á virðingu fyrir þolmörkum og álagsstýringu á áfangastaðum ferðamanna. Undir þeim þætti sem snýr að **gestinum** (ferðamanninum) skal lögð áhersla á að upplifun gesta sé betri eða í samræmi við væntingar og að náttúra, menning og fjölbreytt afþreying stuðli að einstakri upplifun gesta. Áhersla skal lögð á að fagmennska, gæði og öryggi einkenni íslenska ferðþjónustu. Cruise Iceland vill benda á að óheft aukning ferðamanna með flugi getur ekki samrýmst ferðamálastefnunni hvað sjálfbærni varðar. Það myndi skjóta skökku við að íþyngja þeim hluta ferðþjónustunnar þar sem mögulegt er að koma til landsins án losunar á gróðurhúsalofttegundum. Skemmtiferðaskipageirinn er eini geiri ferðþjónustunnar þar sem tekist hefur að draga úr losun þrátt fyrir aukningu ferðamanna.

Með **samhæfingu** er áréttað mikilvægi samhæfingar og skilvirkni þvert á stjórnsýslu, og í samvinnu við hagaðila, þar sem ferðþjónustan er þverfagleg atvinnugrein. Hér verður Cruise Iceland að vísa til jafnræðis og meðalhófs. Ekki er hægt að taka skemmtiferðaskip sérstaklega út fyrir í stefnumótun í ferðamálum með íþyngjandi hætti eins og hér virðist stefnt að. Skatttekjur af skemmtiferðaskipum eru frá áramótum með þeim hætti að svo virðist sem hótélum hafi sérstaklega verið ívilnað. Skemmtiferðaskip greiða kr. 1000 fyrir gistinótt í káetu á meðan hótélin greiða 40% minna, kr. 600. Hafa útgerðirnar þrátt fyrir það ekki gert neinar athugasemdir við upphæðina, aðeins útfærslu hennar þar sem hún hefur verið lögð á ferðir til landsins sem þegar hafa verið seldar. Það hljómar hins vegar mótsagnakennt að gistináttagjaldið sé hærra á káetu sem er minna álag á íslenska innviði heldur en hótélherbergi enda taka skemmtiferðaskip ekki dýrmætt land sem annars mætti byggja íbúðir á líkt og hótél gera. Afnáam gistináttaskatts er því aðgerð sem stuðlar að jafnræði og Cruise Iceland getur fallist á. Samtökin gera þó ekki athugasemd við gistináttaskatt almennt, svo lengi sem



skatturinn sé innheimtur á jafnræðisgrundvelli og notaður til uppbyggingar innviða í þágu þjóðarinnar.

Með **samgöngum** er undirstrikað að við byggjum á góðum samgöngum við umheiminn og að ferðaþjónusta allt árið, um land allt, veltur á góðum samgöngum. Cruise Iceland leggur áherslu á að í ljósi jarðhræringa og óstöðugs ástand í heiminum er nauðsynlegt að tryggja fjölbreyttar samgönguleiðir til landsins sem ná til fjölbreyttra markhópa. Þá er ítrekað hér að skemmtiferðaskipin eru eini samgöngumátinn sem sannanlega flytur ferðamenn um landið í mörgum stoppum, oft á stöðum sem eru utan alfaraleiðar.

Með **gæðum** er lögð áhersla á að við vöndum okkur og sýnum fagmennsku í öllu því sem við gerum tengt ferðaþjónustu og að við höfum þá hæfni sem þarf til að standast væntingar eða fara fram úr þeim. Eitt besta dæmið að mati Cruise Iceland um gæði í íslenskri ferðaþjónustu er sú samvirkni sem hefur skapast í kringum farþegaskipti skemmtiferðaskipanna. Tekjur af þeim farþegum eru ríflega þrefalt meiri ef af venjulegum skemmtiferðaskipafarþegum og hafa orðið til þess að ráðist verður í farþegaskiptimiðstöð hjá Faxaflóahöfnum sem er umtalsverð fjárfesting.

Með **þekkingu** er átt við að í ferðaþjónustu byggjum við á rannsóknum, gögnum og reynslu og að við nýtum þá þætti við ákvörðunartöku, stefnumótun, álagsstýringu og uppbyggingu ferðaþjónustunnar. Cruise Iceland bendir í þessu samhengi á að það eru aðeins árin eftir heimsfaraldur COVID-19 sem hefur nýst til að afla þekkingar til að þjónusta skemmtiferðaskipin og farþega. Við erum nánast á byrjunarreit en þrátt fyrir það hefur náðst mikill árangur og farþegar skipanna virðast almennt vel metnir og vitneskja almennings á landsbyggðinni á mikilvægi skemmtiferðaskipanna fer ört vaxandi. Ef rétt er haldið á spöðunum og skynsamleg ferðamálastefna mörkuð mun Ísland eiga fastan sess á markaði skemmtiferðaskipa, markaði sem hentar sérstaklega vel miðað við þá mörkun sem Ísland hefur stuðst við undanfarin ár sem spennandi áfangastaður hreins uppruna, óvenjulegrar menningar og stórfenglegrar náttúru. Skemmtiferðaskipin sem koma til Íslands eru mjög fjölbreytt, allt frá litlum leiðangursskipum yfir í stór skip. En öll eiga þau sammerkt að koma hingað vegna náttúrunnar og menningarinnar.

B.5 Innviðagjald á skemmtiferðaskip

Cruise Iceland gerir að nýju alvarlegar athugasemdir við eftirfarandi staðhæfingar, sumar ennþá gildishlaðnar, sem koma fram í stuttri lýsingu á rökum fyrir innviðagjaldi á skemmtiferðaskip.

„Komum ferðamanna með skemmtiferðaskipum til landsins hefur fjölgað umtalsvert á undanförunum árum. Innlend verk í vinnslu ferðaþjónustufyrirtæki búa við verulega skerta samkeppnisstöðu



gagnvart erlendum skemmtiferðaskipum. Erlend skemmtiferðaskip hafa almennt greitt takmarkaða skatta til íslenska ríkisins, helst þjónustugjöld á borð við hafnargjöld til hafnarsjóðs viðkomandi sveitarfélags fyrir að fá að leggja að bryggju, vitagjald og farþegagjald fyrir hvern farþega. Sú breyting varð 1. janúar 2024 að nú greiða skemmtiferðaskip gistináttaskatt, í samræmi við lög nr. 87/2011, um gistináttaskatt.

Bent hefur verið á að heilt yfir felist í þessu ákveðið samkeppnisforskot skemmtiferðaskipa á innlenda ferðapjónustu og mismunun sem erfitt sé að réttlæta. Farþegar skipanna njóta með líkum hætti íslenskrar náttúru og innviða og aðrir ferðamenn sem eru hér á landi.

Jafnframt hefur verið bent á að áhafnir erlendra skemmtiferðaskipa heyra almennt ekki undir íslenska vinnulöggjöf eða kjarasamninga og greiða ekki hefðbundna skatta til hins opinbera, líkt og starfsmenn innlendra ferðapjónustufyrirtækja.“

Aftur er staðhæft í drögunum að skemmtiferðaskip séu í samkeppni við innlenda ferðapjónustu. Þetta er rangt. Farþegar skemmtiferðaskipa hafa valið sér að ferðast með skemmtiferðaskipi sem er einn hluti ferðapjónustunnar á heimsvísu. Ekki má ganga að því vísu að þeir ferðamenn hefðu annars valið flug ef ekki væri val um að fara í ferð með skipi. Ferðamennirnir koma hins vegar iðulega í lengri dvöl á landi, með flugi og hóteli, eftir að hafa kannað áfangastað með siglingu. Líklegast er að þessir farþegar færu einfaldlega á aðra áfangastaði með skemmtiferðaskipi ef Ísland væri ekki lengur ákjósanlegur áfangastaður skemmtiferðaskipa. **Ástæða þess er sú að andlag (ástæða) ferðarinnar er skemmtiferðaskipið sjálft. Þetta er öfugt við t.d. flugsamgöngur þar sem flugferðin sjálf er aldrei andlag ferðarinnar heldur áfangastaðurinn sjálfur.** Það er áhyggjuefni að í drögunum sé ekki meiri þekking á ferðapjónustunni en svo að skautað sé fram hjá þessu mikilvæga atriði enda kastar þessi eðlismunur ljósi á ástæður þess að skemmtiferðaskip geta ekki talist í samkeppni við innlenda ferðapjónustu. Þá má einnig benda á að það er illmögulegt að fá hótélherbergi á Íslandi á þeim tíma sem vertíð skemmtiferðaskipa stendur yfir og því er ekki um samkeppni við hótél að ræða. Hótél taka þó þegar á móti skiptifarþegum skemmtiferðaskipa en boginn er hátt spenntur hjá þeim og í raun vel þekkt að sumarið er full bókað hjá hótélum. Þetta sést í tölum frá Rannsóknarmiðstöð ferðamála fyrir 2023 þar sem kemur fram að skiptifarþegar eyða kr. 41.000 í gistingu í að meðaltali 2,15 daga. Lauslega má áætla að hótelnætur skiptifarþega skemmtiferðaskipa 2023 hafi skilað 3,4 milljörðum í tekjur bara á höfuðborgarsvæðinu samkvæmt Rannsóknarmiðstöð ferðamála. Hér er líka vert að taka fram að helmingur skemmtiferðaskipafarþega eru skiptifarþegar sem fljúga og gista í landi, sbr. áætlaðar tekjur hér að ofan. Þeir farþegar eru því bæði skemmtiferðaskipafarþegar og landfarþegar.



Ítrekað er að það er nauðsynlegt að taka tillit til eðlis skemmtiferðaskipa þegar þau eru borin saman við hótél en ljóst má vera að skipin bjóða sveigjanleika, til dæmis til að mæta sveiflum í ferðapjónustu á borð við þá sveiflu sem sást vegna heimsfaraldurs COVID eða jarðhræringa á Reykjanesi, sem hótélin geta ekki boðið. Komi sú staða upp að varanlegur samdráttur verði í ferðapjónustu á Íslandi, til dæmis vegna orðsporsáhættu eða ótta við náttúruhamfarir, þá virka skemmtiferðaskipin sem sveiflujafnari í þeim skilningi að eftirspurn þeirra gæti dregist saman sem skilur þá eftir aukið svigrúm fyrir hefðbundna gistingu. Þá er ótalin sú staðreynd að reynist samdráttur varanlegur og mikill situr þjóðin uppi með hótélbyggingar sem engin not eru fyrir og erfitt og dýrt er að breyta fyrir annars konar notkun.

Sú staðhæfing að skemmtiferðaskip greiði helst þjónustugjöld á borð við hafnargjöld til hafnarsjóðs viðkomandi sveitarfélags fyrir að fá að leggja að bryggju, vitagjald og farþegagjald fyrir hvern farþega er rétt en það er töluvert meira sem greiðist til ríkissjóðs líkt og gerist í gegnum hefðbundna ferðapjónustu á landinu. Sem dæmi má nefna að skemmtiferðaskip greiða fullan virðisaukaskatt án innsköttunar af keyptri þjónustu í landi og öll þau gjöld sem aðrir ferðamenn greiða.

Áhafnir erlendra skemmtiferðaskipa heyra að sjálfsögðu ekkert frekar undir íslenska vinnulöggjöf eða kjarasamninga frekar en áhafnir erlendra flugfélaga, sem þó starfa hér líka en virðist enn á ný ekki horft sérstaklega til í drögum starfshópsins. Þess heldur greiða söfn, flugfélög og leigubílar ekki virðisaukaskatt á sama tíma og þau fá innskatt dregin á móti sínum kostnaði. Farþegar í tengiflugi greiða ekki þjónustugjöld í Keflavík með sama hætti og farþegar sem dvelja í landinu. Fjöldi undanþága er á gjöldum og í íslensku skattkerfi sem mætti samræma með jafnræði í huga fyrir alla ferðapjónustuna. Horfa ætti til þess í ferðamálastefnu að einfalda og samræma gjöld til langs tíma til að vinna gegn einum helsta neikvæða áhrifaþætti erlendrar fjárfestingar sem er hið gríðarlega flókna og óstöðuga skatta- og gjaldaumhverfi á Íslandi.

Tekið er fram dæmi um verkþætti aðgerðar að „*samhliða endurskoðun á gjaldtöku í ferðapjónustu verði unnið að löggjöf um sérstaka gjaldtöku (innviðagjald) sem lagt verði á komur erlendra skemmtiferðaskipa og tekjur af þeirri gjaldtöku notaðar til uppbyggingar innviða á sviði ferðapjónustu*“.

Það ber að taka fram að skipafélögin greiddu 3,4 milljarða í hafnargjöld sem hafa meðal annars farið í uppbyggingu fyrir flutning, sjávarútveg og ferjusiglingar. Til samanburðar má benda á að auðlindagjald af fiskeldi var áætlað 2,1 milljarður árið 2023. Sértek skattlagning á skemmtiferðaskip eingöngu vinnur gegn markmiðum stjórnvalda um innviðauppbyggingu, sérstaklega á



landsbyggðinni, enda væri þannig hagsmunum upp á u.þ.b. 50 milljarða árlega ógnað í þágu óljósra markmiða sem beinast eingöngu gegn 14,1% þeirra ferðamanna sem höfðu valið sér siglingu, fremur en flug til landsins. Hafnargjöld eru eðli máls samkvæmt greidd fyrir nýtingu innviða. Með byggingu farþegamiðstöðvar í Reykjavík hefst nýr kafli í ferðaþjónustu á Íslandi sem þarfnast ekki eins mikilla innviða og flugvellir. Að mati Cruise Iceland er bæði óvarlegt að ógna þeim hagsmunum sem Íslendingar hafa af skemmtiferðaskipum með því að taka þau út fyrir sviga í gjaldtöku sem og andstætt stefnu stjórnvalda í málaflokknum sem hefur um langt skeið snúist um að áfangastaðir ferðamanna séu um landið allt.

Virðingarfyllst, fh. Cruise Iceland

Pétur Ólafsson formaður og hafnarstjóri Hafnasamlags
Norðurlands
petur@port.is 861-2884

Sigurður Jökull Ólafsson varaformaður og markaðsstjóri
Faxaflóahafna sigurdur@faxafloahafnir.is 788-7185

Aðildarfélagar Cruise Iceland eru eftirfarandi:

Hafnir á Akranesi, Akureyri, Djúpavogi, Eskifirði, Neskaupsstað, Grímsey, Grundarfirði, Hafnarfirði, Hrísey, Húsavík, Höfn, Ísafirði, Raufarhöfn, Reykjanesi, Reykjavík, Sauðárkróki, Hofsó, Seyðisfirði, Borgarfirði eystra, Siglufirði, Skagaströnd, Stykkishólmi, Vestmannaeyjum, Vesturbyggð og Þorlákshöfn.

Þjónustufyrirtækin Samskip, Gára, Atlantik, Iceland Travel, Nonni Travel, Arctic Adventures, Ekran, Norðurflug, Vesturferðir, Skeljungur og SDK group.