

Nærings- og fiskeridepartementet
Att: Tonje Sund og Hanna Vik Furuseth
postmottak@nfd.dep.no

Deres sak: 22/4241-1

19.08.2022

Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel - høring

Det vises til høringsdokumenter fra Nærings- og fiskeridepartementet datert 31. mai 2022.

AECO har kommentert forslaget om krav til norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann ved to tidligere anledninger: Høringsuttalelse om rapport fra partssammensatt maritimt utvalg (deres ref.: 21/2875-1) innsendt 15.06.2021, og innspill til rapporten etter oppfordring fra statsråd, datert 18. desember, 2021.

Vi har registrert at lovforslaget til dels imøtekommer noen av de tidligere innspillene vi har gitt. Dette gjelder særlig at loven ikke gis anvendelse for Svalbard, og at for cruise må operasjoner i Norge overstige 50% av seilasens varighet før kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår trer i kraft.

Begge delene bidrar til å imøtekomme noen av de bekymringene for de store konsekvensene lovforslaget kunne fått for Svalbard, og bekymring for hvordan loven vil kunne ha store negative konsekvenser for verdiskapning og utviklingsmuligheter i kystsamfunn.

Når det er sagt, vil vi igjen påpeke at denne loven er en stor premissleverandør for fremtidens cruisetrafikk i Norge. Dette skjer før man på overordnet, politisk nivå har definert mål og strategier for cruisetrafikk i Norge. Det er uheldig at et så sterkt virkemiddel som denne loven representerer, fastsettes før de overordnede diskusjonene har funnet sted. Dette vil være diskusjoner som inkluderer beslutningstakere som kanskje ikke befinner seg i målgruppen for denne høringen. Vi vil igjen vise til vår uttalelse av 21.12.22 hvor vi etterlyser en helhetlig tilnærming til norsk reiselivsstrategi, hvor cruisestrategi inngår som en naturlig del. Dette i lys av både pågående prosesser, og anbefalinger fra mange (se understående utdrag fra vår tidligere uttalelse).

Vi er også av den oppfatning at kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår på cruise fartøy ikke vil gi ønsket effekt; flere norske sjøfolk. Dette har vi begrunnet i tidligere uttalelse (de utdrag under)

Når det gjelder unntaket for Svalbard er vi lettet over at dette stadfestes i loven. Vi vil likevel be om en tydeligere redegjørelse for de juridiske vurderingene som er lagt til grunn. Dette gjelder blant annet forholdet til FOR-1981-11-04-3793 (Forskrift om fartsområder) § 5 som stadfester at fart på Svalbard ikke anses som innariks fart og forholdet til Svalbardtraktaten,

inkludert artikkel 3 hvor det stadfestes at skipsfart på Svalbard og anløp i Norge til/fra Svalbard, inkludert på-/avstigning, skal kunne gjennomføres uten byrde eller innskrenkning.

Vi vil særlig påpeke behovet for å tydeliggjøre at operasjoner som i hovedsak (50% eller mer) finner sted på Svalbard kan starte og avsluttes i norske havner, og at dette ikke anses som kabotasje med krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Videre har vi behov for en tydeliggjøring på at Svalbard i denne sammenhengen «ikke teller som norske farvann» dersom operatører ønsker å besøke flere norske havner på et cruise som i hovedsak finner sted på Svalbard. Slik vi tolker forslaget vil man kunne operere hele cruiset på Svalbard/i Norge, med på-/avstigning på Svalbard/i Norge uten krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, så lenge ikke mer enn 50% av cruiset finner sted i fastlands-Norge.

Til slutt vil vi gi uttrykk for at vi synes det er beklagelig at departementet ikke har fulgt opp Maritimt utvalgs anbefaling om at: «Partene og myndighetene må sammen drøfte og gi en nærmere beskrivelse av kravet [om norske lønns- og arbeidsvilkår for passasjerskip i norske farvann], særlig det som gjelder grensdragningen mellom skip i internasjonal cruisevirksomhet som anløper norsk havn og cruiseskip som har Norge som hovedreisemål.».

AECO, som representerer en stor andel av cruisenæringen, har dessverre ikke fått anledning til å være involvert i prosess og diskusjoner. Dette mener vi er uheldig. Vi vil uansett takke for muligheten til å uttale oss gjennom flere høringer/innspill og ønsker lykke til med det videre arbeid.

Understående er utdrag fra tidligere uttalelser, som fremdeles er relevante.

Vennlig hilsen,



Frigg Jørgensen
Administrerende direktør

Fra tidligere uttalelse: Helhetlig tilnærming

AECO mener utvalget i disse avsnittene peker på vesentlige hensyn som må vektlegges når man skal vurdere nye krav som vil angå cruisetrafikken i norske farvann. Cruisenæringen representerer stor verdiskaping for Norge, norsk næringsliv og sysselsetting. Det kan være ulike oppfatninger knyttet til hvordan cruisenæringen skal få utvikle seg i Norge, men konsekvensene av nye tiltak kan ikke alene vurderes ut fra hensynet til norsk skipsfart.

Det er flere grunner til at tematikken krever en helhetlig tilnærming. Cruise er en del av reiselivsnæringen i Norge, og en helhetlig tilnærming må ta utgangspunkt i en reiselivsstrategi, og i gjeldende regjeringsplattform, Hurdalsplattformen, står det at regjeringen vil utvikle en nasjonal plan for reiselivsnæringen. I tillegg har andre styrende dokumenter og tiltak betydning i denne sammenhengen. Her er noen eksempler:

I «Nasjonal reiselivsstrategi 2030» omtales cruise i Norge i tiltak 23:

23. Rammevilkår for cruisevirksomhet i norske farvann

Mål: Avklare premisser for cruisenæringens virksomhet i Norge. Den nasjonale reiselivsstrategien skal bidra til økt verdiskaping og grønt skifte, med en markedsutvikling som bidrar til å nå målene om høyere lokal verdiskaping med lavere utslipp. Regjeringen har allerede vedtatt krav om nullutslipp i verdensarvfjordene innen 2026. Strengt krav som bare gjelder i avgrensede områder, kan føre til økt besøkstrykk og klimabelastning andre steder langs norskekysten. Kravet bør vurderes utvidet til alle norske cruisehavner, noe som støttes av 13 av de store norske cruisehavnene. Disse havnene har også foreslått en rekke andre tiltak, blant annet en lovhjemmel for å innføre begrensninger på maksimalt antall cruisepassasjerer og anløp per dag. Det vil bidra til å styrke håndteringsevnen lokalt, som blir en viktig premis utviklingen framover. Det er derfor behov for å se på rammebetingelsene for cruisevirksomheten i norske farvann.

I 2020 ble det nedsatt et offentlig oppnevnt utvalg, det såkalte Cruiseutvalget, som skulle vurdere sjøsikkerhet, beredskap og redning knyttet til cruisetrafikken. Dette utvalget ferdigstiller sin NOU innen utgangen av februar 2022.

I august 2021 ble det nedsatt et annet utvalg. Dette utvalget skal gi råd om reisemålsutvikling og besøksforvaltning i norske kommuner. Det skal vurdere handlingsrommet for lokal reiselivsutvikling og peke på nye løsninger og muligheter for å bygge fremtidens reisemål. Dette utvalget skal også levere sin rapport innen 2022.

Det finnes flere grunnleggende og komplekse spørsmål knyttet til cruisetrafikk i Norge og det er vanskelig å se at et maritimt utvalg som har vært relativt ensidig fokusert på maritim virksomhet, maritim sysselsetting og vilkår for sjøfolk, kan og bør legge strategien for cruisevirksomhet i Norge.

Resultatet av de ulike utvalgenes arbeid, samt Regjeringens plan om å utvikle en nasjonal plan for reiselivsnæringen – herunder en nasjonal cruiseplan, bør legges til grunn før man potensielt vurderer nye inngripende forslag for cruisenæringen.

Fra tidligere uttalelse: De foreslåtte kravene vil ikke gi ønsket resultat

AECOs mener at det foreslåtte kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår som foreslås for cruise hvor Norge er hovedreisemålet, ikke nødvendigvis vil føre til økt sysselsetting av norske sjøfolk på cruiseskip.

Økte kostnader og stor kompleksitet vil sannsynligvis føre til at fartøy i internasjonal trafikk velger bort Norge som destinasjon, eller velger bort anløp over det eventuelt gitte antall som ikke utløser norske vilkår. Resultatet kan derfor bli tap av trafikk, og ikke økt norsk sysselsetting

Ekspedisjonscruiseskip opererer typisk på Svalbard og norskekysten noen uker/måneder hvert år, og tilbringer resten av tiden utenfor norske farvann. Skipene har ofte faste/roterende mannskap som har jobbet på skipet i en årrekke. Det er sannsynligvis lite aktuelt for disse operatørene å skifte ut mannskapet for den relativt korte tidsperioden man opererer i Norge. Det er lite sannsynlig at lønns- og arbeidsvilkårene som kun gjelder i noen få uker/måneder vil bidra til rekruttering av fast norsk mannskap som inngår i den vanlige rotasjonen, da disse da må akseptere internasjonale vilkår i perioden da skipet opererer utenfor norske farvann, dvs. den største delen av året. AECO mener derfor at man ikke nødvendigvis vil se en økt rekruttering av norske sjøfolk på disse skipene basert på et slikt krav.

Det er også mindre sannsynlig at et bortfall av utenlandske cruiseaktører vil føre til at norske aktører trer inn og fyller dette tomrommet. Per i dag er Norge en stor cruisedestinasjon, men en liten cruisenasjon. Det er ikke mange norske aktører i dette markedet.

Norskekysten står per i dag i en god posisjon til å videre bygge seg opp som en attraktiv ekspedisjonscruisedestinasjon. Foreløpig er det begrenset cruisevirksomhet av denne typen langs norskekysten (unntatt Svalbard), men AECO ser økende interesse og gode muligheter for utvikling av dette segmentet. Norge er en attraktiv destinasjon med mange konkurransefortrinn, ikke minst natur, kultur og historie, som er viktige elementer i ekspedisjonscruisesegmentet. Fra et lokalt perspektiv regnes ekspedisjonscruise som et gunstig segment da det kan gi høy lokal verdiskapning, være lite inngripende og mindre forstyrrende og mer bærekraftig enn volumbasert turisme som skaper utfordringer for en del norske destinasjoner. Også i et søk- og redningsperspektiv kan en dreining mot mindre fartøy være en fordel.

Ekspedisjonscruiseskip er ikke avhengig av større infrastruktur, heller ikke havn, og kan derav utvikles på mindre steder, også steder uten havnefasiliteter. Dersom noen av de anbefalte kravene innføres, vil dette trolig bremse eller stoppe en utvikling av ekspedisjonscruise langs norskekysten som kan gi positive ringvirkninger og bidra til utvikling i distriktene.

Det er også verdt å nevne at den internasjonale ekspedisjonscruisenæringen er en svært viktig kunde for norske verft. Disse oppdragene utgjør ikke bare en betydelig inntektskilde, de bidrar også til en sterk kompetanseutvikling i disse norske fagmiljøene med denne næringens fokus på ny teknologi og miljøvennlige drivstoffløsninger. For å kunne satse på kostbar innovasjon er ekspedisjonscruisenæringen avhengig av utsikter til fremtidige inntekter. Dette segmentets operasjonelle muligheter er allerede under sterkt regulativt press i Norge, og

ytterligere krav kan bidra til redusert lønnsomhet, færre nybygg og et bortfall av inntekter og arbeidsplasser ved norske verft. Dette kan igjen bidra til å svekke de sterke maritime miljøene som har gjort Norge verdensledende innen skipsbygging.

Fra tidligere uttalelse: Videre involvering av cruisenæringen

Maritimt utvalg anbefaler at «Partene og myndighetene må sammen drøfte og gi en nærmere beskrivelse av kravet [om norske lønns- og arbeidsvilkår for passasjerskip i norske farvann], særlig det som gjelder grensedragningen mellom skip i internasjonal cruisevirksomhet som anløper norsk havn og cruiseskip som har Norge som hovedreisemål.» AECO vil anmode om at representanter for cruisenæringen, deriblant AECO, innlemmes i dette arbeidet, for eksempel i form av dialogmøter med departementet og relevante underliggende etater.

AECO anser det som positivt at partene i maritim næring inviteres til å komme med innspill i denne fasen. AECO stiller seg til disposisjon for møter og dialog med departementet for å bidra til treffsikre tiltak. Organisasjoner som AECO, Cruise Norge og Cruise Lines International Association (CLIA) kan bidra til å sikre at eventuelle krav er innrettet slik at de støtter opp om de uttalte målsetningene samtidig som man unngår utilsiktede negative konsekvenser, som et tap av inntekter for lokalt næringsliv i distriktene.

Om AECO og ekspedisjonscruise i norske farvann

Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO) er en internasjonal, norskregistrert organisasjon for ekspedisjonscruiseoperatører og relaterte virksomheter i Arktis. AECO jobber for å fremme miljøvennlig, sikkert og forsvarlig reiseliv.

Organisasjonen nærmere 70 medlemmer, hvorav ca 50 er norske og internasjonale operatører og/eller skipseiere, med til sammen 63 fartøy som brukes til ekspedisjonscruise. Ekspedisjonscruise er størst i polar områder og AECOs medlemmer fraktet ca 21 000 passasjerer på Svalbard i 2019.

Ekspedisjonscruise på Svalbard representerer et viktig segment i det lokale reiselivet som er en av basisnæringene på Svalbard. Longyearbyen benyttes som snuhavn for disse operasjonene, noe som i 2019 representerte ca 100 millioner kroner i lokal omsetning.

Ekspedisjonscruisenæringen er en internasjonal industri. Operatørene kommer fra ulike land og har ofte operasjoner både i Arktis, Antarktis og andre deler av verden. AECOs medlemmer tilbyr cruise med Svalbard som hovedreisemålet, men destinasjoner langs norskekysten er i vekst. Skipene tilbyr også cruise i andre arktiske områder som Grønland, arktisk Canada, Island og Frans Josef Land.