

Nærings- og fiskeridepartementet
postmottak@nfd.dep.no

Bergen, 23. august 2022

Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel – høringsuttalelse fra Cruise Norway

Cruise Norway viser til departementets brev av 20. mai 2022 og leverer med dette vår høringsuttalelse på lovforslaget om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel. Vi konsentrerer oss i det følgende om å kommentere på forhold knyttet til cruisetrafikken.

Cruise Norway er et markedsføringsselskap eid av norske cruisehavner, destinasjonsselskap, aktivitetsbedrifter og leverandører til rederiene. Vi jobber utelukkende B2B for å markedsføre Norge som verdens mest populære naturbaserte cruisedestinasjon. Resultatene av dette arbeidet er gode. Antall cruiseanløp til norske havner har økt med betydelig de siste årene, og cruisetrafikk legger igjen store beløp i den norske fastlandsøkonomien.

Innledende kommentarer

Cruise Norway har forståelse for bakgrunnen for lovarbeidet. Departementets primære målsetning er å fremme et rettferdig og anstendig arbeidsliv i norske farvann og på norsk sokkel. Dette er viktig fordi Norge er en betydelig sjøfartsnasjon, og gode lønns- og arbeidsvilkår er en forutsetning for å lykkes med rekruttering og sysselsetting i maritim sektor.

Samtidig er skipsfart en global næring både i form av seilinger, eierskap og ansettelsesforhold. Rammevilkårene for norsk maritim næring er tilpasset denne situasjonen, blant annet i form av et internasjonalt skipsregister, rederiskatteordning og tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk. Behovet for endringer i disse rammevilkårene må derfor vurderes nøye opp mot Norges ønske om å delta i det åpne, globale markedet for skipsfartstjenester.

Cruise Norway er tilfreds med at departementet slår fast at Norge fortsatt skal ha et åpent marked for skipsfartstjenester, og støtter konklusjonen om at arbeidsvilkår til sjøs er tilfredsstillende regulert i internasjonale avtaler, og at det vil være svært inngripende å stille krav om endring av mer statiske forhold ved utenlandske skip som seiler i norsk farvann.

Lovarbeidet er derfor i realiteten fokusert rundt ønsket om norske lønnsbetingelser for utenlandske skip i norske farvann. Dette er i dag i mange tilfeller allerede praksis. Arbeidstakere på utenlandske skip som har regulær eller vesentlig virksomhet mellom norske havner har i dag krav om oppholdstillatelse i Norge. Ett av vilkårene for oppholdstillatelse er at lønns- og arbeidsvilkårene ikke er dårligere enn etter NIS-lov og forskrifter. Videre er det krav om løyve for skip som skal drive passasjertransport i rute, typisk ferger og hurtigbåter mellom norske havner. Løyve gis bare til dem som har forpliktet seg til at de ansatte får lønns- og arbeidsvilkår i tråd med landsomfattende tariffavtale. For det tredje stilles det krav til norske lønns- og arbeidsvilkår ved offentlige anskaffelser. Dette kan for eksempel være aktuelt der det offentlige inngår kontrakter om fergetjenester.

Om konsekvensene for cruise i norske farvann og norsk reiselivsnæring

Cruise Norway vil i det følgende kommentere på konsekvensene av et krav om norske lønnsvilkår for utenlandske cruiseskip i norske farvann som går ut over det som allerede er gjeldende rett. Vi har ikke vurdert spørsmålet for andre fartøygrupper og formål.

Departementet har i lovutkastet foreslått som hovedregel at alle cruiseskip som seiler mellom norske havner skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår. Departementet foreslår videre at det for cruiseskip som kommer fra eller som skal til utenlandsk havn, gjelder et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår når over halvparten av seilasen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann.

Cruise Norway registrerer at departementet i sin konsekvensutredning av lovforslaget lener seg tungt på Menon Economics og Oslo Economics analyser, utarbeidet i 2019 på oppdrag fra henholdsvis sjømannsorganisasjonene og NFD. Begge utredere peker i sine rapporter på at det knyttet betydelig usikkerhet til vurderingene som i tillegg er gjort før lovutkastet forelå. Vi mener derfor at departementet bør gjennomføre en grundigere konsekvensutredning for endelig lovtekst utformes.

Utredningene vurderer det som sannsynlig at en lovregulering av norske lønns- og arbeidsvilkår vil kunne føre til innflugging til NOR og NIS og en økning i antallet norske og EØS-sjøfolk. Cruise Norway er sikre på at dette ikke vil gjelde for den primære delen av cruisetrafikken. Cruise er en global business der skipene stort sett befinner seg i helt ulike deler av verden avhengig av sesong. Det norske markedet er ikke stort nok, og sesongen er ikke lang nok, til at det er rimelig å tro at disse skipene vil bli NOR- eller NIS-registrert fordi de primært seiler i andre farvann storparten av året.

Begge rapporter slår videre fast at norske lønnsvilkår vil føre til en betydelig kostnadsøkning for rederiene, potensielt 355-850 mill. kroner. Disse merkostnadene må enten dekkes av rederiene i form av lavere lønnsomhet, eller av passasjerene i form av høyere priser. Vi savner en grundigere analyse av om cruise i norske farvann da vil være konkurransedyktig målt opp mot konkurrerende cruisedestinasjoner andre steder i verden og hvilke konsekvenser dette får for reiselivsnæringen i Norge. Cruise Norway tror dessverre en slik priselastisitetstudie ville ha vist at Norge vil miste mye cruisetrafikk til konkurrerende markeder og at konsekvensene for norsk reiselivsnæring og for arbeidsplasser blir dramatiske.

Cruise Norway mener rederiene vil gjøre seg følgende vurderinger:

- Når prisen på Norges-cruise øker, vil etterspørselen i markedet reduseres til fordel for cruise i Østersjøen, Island og de britiske øyer. Rederiene vil tilpasse aktiviteten til dette.
- Rederier med enkelt/sesong-seilaser til Norge vil velge Norge helt vekk fordi de administrative kostnadene ved å legge aktivitet til Norge for kort perioder blir for stor.
- Norske havner som lett kan anløpes fra utlandet vil prioriteres, slik at man seiler mindre enn 50% av tiden i norsk farvann.

Dette vil ha **en rekke negative konsekvenser** for norsk reiselivsnæring:

1. Det vil bli færre cruiseanløp til Norge totalt sett
2. Båtene vil tilbringe kortere tid i havn per anløp og overnattingsanløp vil falle bort
3. Destinasjoner som kun kan nås gjennom lengere seilaser som Nord-Norge vil bli nedprioritert
4. Destinasjoner som har lang innseilingstid (fjordene) vil bli nedprioritert til fordel for de som har kort
5. Norge vil ikke lenger være aktuell som snuhavn for cruise (cruises start/stopp)

I praksis betyr dette at cruiseturisme vil falle bort som ryggraden i opplevelsesturismen i store deler av Norge, ikke minst langs kysten og distriktene innenfor. Uten cruiseturisme vil eksistensberettigelsen til en rekke opplevelsesbedrifter være truet. Tusenvis av arbeidsplasser står dermed i fare eller vil bli borte.

Cruiseturisme er helårsturisme med volum og forutsigbarhet som er helt avgjørende for utvikling og drift av mange opplevelsesbedrifter. Tilpasning med færre anløp i fjordene og langs kysten, og gjerne uten landligge og kjøp av opplevelser, vil være fullstendig ødeleggende for disse virksomhetene. Vi fikk en forsmak på dette i siste del av Covid-nedstengningen. Cruise i norsk farvann uten anløp skapte sterke, negative reaksjoner i lokalmiljøene fordi de positive lokale ringvirkningene uteble.

Cruise Norway tror det er reiselivsdestinasjoner i fjordene og fra Trondheim og nordover som blir hardest rammet av lovendringen pga. lang seilingstid. For snart 15 år siden innledet reiselivet i Nord-Norge en målrettet satsing på vintercruise til landsdelen. Hardt arbeid har gjort vintercruise til en knallsuksess, og bidratt til en sterk utvikling av reiselivsbedrifter og helårs arbeidsplasser i landsdelen. Bortfall av cruiseturisme vil gi full krise for en rekke opplevelsesbedrifter i Nord-Norge, med tap av arbeidsplasser og risiko for at enda flere unge mennesker flytter fra landsdelen.

Basert på det vi nå vet, mener Cruise Norway at de internasjonale cruiserederiene vil tilpasse seg en eventuell ny lov på en måte som gjør at kravene for norske lønninger sjelden vil bli utløst. Dette vil skje gjennom færre anløp, kortere liggetider i havn med tilhørende norsk verdiskapningsdel, og unngåelse av å bruke Norge som snuhavn. Det vil ha store negative konsekvenser for norsk reiselivsnæring, spesielt i Nord-Norge og på vestlands-kysten. Det kan også ha negative miljøeffekter fordi skipene vil sette opp farten for å holde seg innenfor 50-prosent regelen.

Cruise Norways forslag til endringer i lovutkastet

Cruise Norway mener forslaget om norske lønnsvilkår på cruise i norske farvann, må konsekvensutredes vesentlig bedre før det er mulig å ta stilling til lovforslaget og detaljene i dette. Vi etterlyser spesielt en grundig vurdering av konsekvensene for det landbasert reiselivet i Norge som helhet, og konsekvensene for de ulike geografiske reiselivsdestinasjonene i særdeleshet.

Regjeringens egen utredningsinstruks understreker at de negative virkningene av tiltak skal utredes, og hvem blir berørt kartlegges. I dette tilfelle vil lovforslaget treffe svært mange lokalsamfunn og det er grunn til å tro at de negative virkningene vil bli varige. Instruksen begrenses riktig nok av at ressursene som brukes på utredninger, bør stå i forhold til virkningene av det foreslåtte tiltaket. Vi mener at de potensielt skadelige effektene er så åpenbare, at utredningsinstruksen må følges i denne saken.

Dersom det ikke er mulig å gjennomføre en slik konsekvensanalyse innenfor den aktuelle tidsrammen, foreslår vi **primært** at cruisetrafikk ikke blir omfattet av loven. I praksis kan dette gjøres ved å stryke paragraf 6 og legge inn et unntak for cruise i paragraf 3.

Cruise Norway vil i denne sammenheng påpeke at Menons kartlegging viser at cruise utgjør en svært liten del (ca. 5 prosent) av at den trafikken loven er tenkt å omfatte. Et unntak for cruise vil således ikke endrer intensjonene i lovforslaget i vesentlig grad, mens store, negative konsekvenser for mange lokalsamfunn kan unngås.

Trafikktall for 2019 (Kilde: Menon)

Flaggfordeling – alle skip over 10 dager	Antall skip	Frakt	Cruise	Brønnbåt	Offshore	Annet
NOR	302	111	-	57	112	22
NIS	128	87	7	-	34	-
Nordiske flagg	62	46	2	-	7	7
EU/EØS	364	305	28	-	26	5
Andre flagg	464	351	40	3	69	1
Totalt	1320	900	77	60	248	35

Cruise Norway mener **subsidiært** at paragraf 6 må endres fordi dagens tekst åpner for en rekke tilpassinger som er uheldige for norsk reiselivsnæring. I stedet for å legge vekt på om cruisets varighet i norske farvann er på mer eller mindre enn 50% av seilingstiden, bør det heller settes en absolutt tidsgrense for hvor mange dager et skip kan være i norsk farvann før norsk lønnsplikt inntreffer. Denne grensen kan for eksempel settes til 14 dager per seilas. Det vil redusere de negative effektene for norsk reiselivsnæring i betydelig grad.

Dersom 50%-regelen beholdes, vil Cruise Norway be om at tid brukt i norske havner (daganløp, overnattingsanløp, og snuhavnanløp) i **ikke regnes med** i beregningsgrunlaget for tidsbruk. Det er tid i havn som genererer inntekter for det landbaserte reiselivet. En lov som incentiverer rederiene til å minimere havneanløp, er derfor svært uheldig. De negative konsekvensene kan reduseres ved at tid i havn ikke inngår i beregningsgrunlaget.

Cruise Norway står til disposisjon for departementet for spørsmål og videre drøftinger om lovutforming.

Med vennlig hilsen

Cruise Norway AS

Inge Tangerås
Daglig leder
(signatur)