



Høringsinnspill - Lov om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann – Viking Cruises

Kort om Viking Cruises

Viking Cruises opererer en flåte på syv havgående cruiseskip. Våre moderne skip er alle bygget etter 2015, og har plass til 930 gjester samt mannskap på cirka 500. Samtlige er norskflagget i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) og har Bergen som hjemhavn. Vi har ytterligere fire skip under bygging, med opsjon på fem til. Samtlige er planlagt registrert i Norge.

Viking har i tillegg nylig fått levert et ekspedisjonscruiseskip fra Vard Sjøviknes med kapasitet på 378 gjester, og har et tilsvarende søsterskip under bygging ved samme verft. Disse skipene er registrert i NIS.

Vi har cirka 10 000 ansatte globalt, hvorav nesten halvparten er sjøfolk med tariffavtaler fremforhandlet av norske fagforeninger.

Med et sterkt fokus på destinasjonene vi besøker, og lange liggetider ved kai, viser våre beregninger at våre operasjoner i et normalt driftsår bidrar med omtrent 400 mill. kroner per år i direkte verdiskaping på land i Norge. Ettersom flåten vår vokser, vil også dette tallet øke.

Viking takker for muligheten til å komme med innspill, og vil kommentere aktuelle sider ved forslaget i det følgende:

Formålsparagraf

Forslaget til lovens formålsparagraf lyder som følger:

«Lovens formål er å fremme et rettferdig og anstendig arbeidsliv i norske farvann, i norsk økonomisk sone og på norsk sokkel ved å sikre arbeidstakere på skip norske lønns- og arbeidsvilkår.»

Viking vil presisere at ansatte på våre cruiseskip som seiler i norske farvann har rettferdige og anstendige arbeidsvilkår. Viking har nærmere 5000 ansatte om bord på våre skip som er medlem av Norsk Sjømannsforbund, Det Norske Maskinistforbund eller Norsk Sjøoffisersforbund. Disse fagforeningene har fremforhandlet tariffavtalene Viking har med sine ansatte. Utenlandske sjøfolk er medlem i lokale fagforeninger i sine hjemland som har avtaler fremforhandlet av norske fagforeninger med Norges Rederiforbund. Det er vårt helt klare inntrykk at ingen av disse fagforeningene mener arbeidsavtalene de har fremforhandlet fører til sosial dumping, men at lønninger og arbeidsvilkår er rettferdige og anstendige. Viking benytter i stor grad norske og skandinaviske offiserer om bord på våre skip, og offiserene bosatt i Norge har norske lønns- og arbeidsvilkår hele tiden de er på skipet.

Det er viktig å huske at de ansatte på Viking sine skip som ikke er offiserer bor i andre land enn Norge. De er dermed verken påvirket av høye norske levekostnader som mat, drivstoff, strøm eller boligpriser, og de er ikke tilknyttet Norge. Når de seiler langs norskekysten har de både kost og losji på skipet. Et naturlig sammenligningsgrunnlag for hva som er «rettferdig og anstendig», slik forslaget til formålsparagraf uttrykker det, vil derfor være der de ansatte har sentrum for sine livsinteresser, nemlig i sine respektive hjemland. Hvis man setter krav om at utenlandske sjøfolk skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk økonomisk sone slik forslaget legger opp til, vil de få langt bedre kjøpekraft enn norske sjøfolk, fordi de skatter til hjemlandet og betaler mindre skatt der. På offisersnivå vil den norske offiseren få mindre i kjøpekraft for norsk lønnsnivå enn den filippinske.

Loven skal gjelde for arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på skip som befinner seg i Norges indre farvann og territorialfarvann, i norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel. Vikings cruiseskip seiler internasjonalt, og kun deler av året langs norskekysten.



Dersom forslaget blir vedtatt slik det er presentert i høringen vil det innebære at våre ansatte bosatt utenfor Norge vil få norske lønns- og arbeidsvilkår idet skipet går inn i norsk økonomisk sone, noe som vil bety en oppjustering av timelønnen. Når skipet forlater norsk økonomisk sone, vil de gå tilbake til sin lokalt fastsatte tarifflønn.

Det vil neppe være aktuelt å benytte norske ansatte som ikke er offiserer kun i den tiden våre skip seiler i norsk økonomisk sone. Vi kan derfor ikke se at våre ansatte som ikke er offiserer kan være i konkurranse med norske sjøfolk eller at forslaget kan gjøre at vi ansetter flere norske sjøfolk utenom offiserer. Bakgrunnen for at norske offiserer er konkurransedyktige på lønn internasjonalt er at høy utdanning i Norge betales moderat i en internasjonal målestokk.

Norske sjøfolk konkurrerer i praksis ikke med sjøfolk på internasjonale cruiseskip, verken i dag eller ved innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Følgelig bidrar ikke internasjonale cruiseskip til press på lønninger som rammer norske sjøfolk. ***Viking mener derfor at internasjonal cruisevirksomhet ikke skal omfattes av forslaget.***

Skip i cruisevirksomhet

Lovforslagets § 6 omhandler cruisevirksomhet. Bestemmelsen definerer cruiseskip som «passasjerskip som frakter personer i turistøyemed eller for å tilby opplevelser». Virkeområdet er norsk territorialfarvann, dvs. 12 nautiske mil fra land. Arbeidstakere som har sitt arbeid ombord på cruiseskip som seiler mellom norske havner skal etter forslaget ha norske lønns- og arbeidsvilkår.

I motsetning til Holmefjordutvalget, som foreslo fire norske havner som grense for å bli omfattet av regler om norske lønns- og arbeidsvilkår, settes nå tid opp som kriterium.

For cruiseskip som kommer fra, eller som skal til utenlandsk havn, foreslås kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår å gjelde kun dersom over halvparten av seilasen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann. Forslaget vil omfatte Vikings skip og cruiserutene vi har i dag.

Det foreslås å regne tidskravet fra skipet forlater første norske havn og til skipet anløper siste norske havn. Det foreslås videre at departementet kan gi utfyllende regler i forskrift om hvilke skip som omfattes av bestemmelsen. Viking forstår det som at tiden skipet bruker på overfarten til første norske havn inkludert liggetid der og fra siste norske havn inkludert liggetid der skal regnes som tid utenfor norsk territorialfarvann. Vi mener dette er rimelig dersom man skal operere med et tidskrav, ettersom vi mener skipet da må anses å være i internasjonal fart.

Viking antar tiden skipet ligger til kai/anker i havner mellom første og siste havn regnes som en del av seilasen, men er ikke negativ til en fortolkning som reduserer beregningen av seilastid i norsk farvann.

Viking er av den oppfatning at dersom cruiset anløper havner i utlandet, er cruiset slik vi ser det per definisjon internasjonalt, helt uavhengig av hvor mange anløp det gjør i Norge. Viking er ikke enig i departementets vurdering av at arbeidstakerne har tilstrekkelig tilknytning til Norge ved 50 pst. seiletid på et cruise selv om det går innenfor norsk territorialgrense. Viking merker seg videre departementets usikkerhet rundt hvorvidt det er i tråd med internasjonale avtaler å innføre bestemmelser om norske lønns- og arbeidsvilkår, og mener uansett slike regler treffer særdeles lite godt for cruisevirksomhet.

Dersom bestemmelsen blir utformet slik som foreslått vil Viking trolig se seg nødt til å tilpasse seilasene slik at vi unngår regimet som forslaget legger opp til, for eksempel ved å bruke mer tid utenfor territorialgrensen under cruise med norske anløpshaver. Dette vil innebære kortere tid i havn per anløp, og færre havner per cruise.

Nord-Norge vil da være spesielt utsatt, samt destinasjoner med lang inn- og utseiling i norsk territorialfarvann. For eksempel kan man se for seg at Flåm (6-7 timers innseiling) blir ofret for Haugesund (1 time). Dette vil skape dårlige rammebetingelser for destinasjonsutvikling og investeringer i destinasjoner med lang inn- og utseiling i norsk territorialfarvann og vil ha gi kystnære cruisehavner en utilsiktet konkurransefordel.



Viking benytter snuhavner i Norge, hvor vi tar om bord gjester i f.eks Bergen. Om lag halvparten av gjestene bor på hotell i Oslo eller Bergen før de går om bord og skaper økt aktivitet ved norske flyplasser og på Bergensbanen. Snuhavn for cruise er bra for norsk reiseliv, men etter forslaget blir snuhavner lite fordelaktig.

«Sakte seilas» mellom destinasjoner av miljøhensyn vil begrense handlingsrommet for våre cruise, fordi det gir økt sannsynlighet for at krav om tvungen overbetaling inntreffer. Alternativet er færre destinasjoner, noe som får konsekvens for havner, reiseliv og øvrig lokalt næringsliv langs hele norskekysten.

Forslaget om å bedømme hvorvidt cruiset skal gjennomføres under norske lønns- og arbeidsvilkår ut ifra tid tilbrakt i territorialfarvannet vil bety at de største cruiseskipene, som bruker minst tid i havn på korte cruise, kan fortsette som før, mens cruise med mindre skip med kystnære, lengre seilingsruter blir straffet.

Det virker videre som om regjeringen og sjømannsorganisasjonene forutsetter at cruiseselskapene vil komme til Norge uavhengig av hvilke krav som settes til dem. Men reiselivsnæringen er en internasjonal, konkurranseutsatt bransje, der både cruiserederiene og de besøkende er bevisst på at Norge er et av de dyreste landene i verden å besøke. Cruiseskip er mobile eiendeler og kan lett overflyttes til andre seilingsområder verden over. Norge som reisemål er ingen selvfølge.

Viking, som det største norskflaggede cruiserederiet i verden, synes det er trist at vår type cruise, som legger opp til nærkontakt med norsk kultur og lengre tid i land for våre gjester, primært amerikanere som har et høyt forbruk på land sammenlignet med andre turister, straffes gjennom forslaget.

Gal retning å gå

Flere aktører, herunder Utenriksdepartementet og Rederiforbundet¹, har pekt på at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår kan være på kant med det etablerte skillet mellom kyststat og flaggstat. Dersom Norge setter en ny presedens for hva kyststaten har adgang til å regulere, er det mulig andre land vil følge etter, enten av selvstendige grunner eller som en respons på Norges regulering. Sistnevnte tilfelle vil være svært uheldig for norsk-flaggede skip i internasjonal trafikk.

I en slik situasjon blir man nødt til å forholde seg til et lappeteppes av reguleringer, avhengig av hvor i verden man seiler.

Viking seiler for eksempel i løpet av cruiset «Viking Homelands» til både Norge, Danmark, Sverige, Tyskland, Polen, Estland og Finland. Det vil være svært krevende dersom skipet må forholde seg til syv ulike regelsett for lønns- og arbeidsvilkår, og potensielt andre varierende lover og regler som i dag ligger under flaggstatens jurisdiksjon.

Ved å seile under norsk flagg, bidrar Viking til å sikre en rettferdig lønns- og arbeidsvilkårsmodell som arbeidstakerorganisasjonene har bidratt til enighet om. Lovforslaget svekker indirekte det norsk-internasjonale flagget (NIS) og bryter med anerkjennelsen av internasjonale avtaler i norsk skipsfart.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Menon har i sin rapport², som Holmefjordutvalget har brukt som kildegrunnlag, anslått at cruiseskip vil tilpasse seg på følgende to måter:

- Gi norske lønns- og arbeidsvilkår mens de er i norsk farvann eller
- Tilpasse seilingsmønstret slik at de unngår kravet

¹ Høringsuttalelser i forbindelse med utredning av norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip til NFD fra UD datert 1.10.2019 og Rederiforbundet datert 27.09.2019.

² MENON-PUBLIKASJON NR. 34/2019: VURDERING AV SAMFUNNSØKONOMISKE ASPEKTER KNYTTET TIL KRAV OM NORSKE LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR FOR SJØTRANSPORT I NORSK FARVANN



Videre skriver Menon at «[i]ngen av disse alternativene vil isolert sett medføre at det ansettes flere sjøfolk bosatt i Norge på fartøyene».

Høringsnotatet oppgir at cruisereferienes kostnader vil øke mellom 350 mill. kroner og 850 mill. kroner basert på beregninger fra Oslo Economics og Menon Economics. Denne kostnaden vil rederiene måtte kompensere for enten ved å øke inntjeningen sin (for eksempel i form av høyere billettpriser) eller ved å redusere kostnadene sine.

Innovasjon Norge tallfestet direkte passasjeromsetning fra cruise til 2,6 mrd. kroner som tilfaller norsk næring i 2017.³ Ved innføring av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil en betydelig del av denne verdiskapingen falle bort.

Innføring av norske lønns- og arbeidsvilkår vil gjøre det enda mindre attraktivt å registrere skip i NIS, vil redusere cruiseaktiviteten langs norskekysten. For å spare lønnskostnader vil internasjonale cruisereferier i enda større grad rekruttere både offiserer og mannskap fra lavkostnadsland og avslutte sine kadett- og lærlingeprogrammer for unge norske sjøfolk. Viking har i mange år hatt kadett og lærlingeprogrammer på samtlige av våre havgående fartøy og utdanner Dekk- og Maskinoffiserer gjennom dette programmet – hvor mange går inn i stillinger ombord etter endt utdanning.

Viking tror dessuten at forslaget vil innebære betydelig byråkrati dersom reglene skal håndheves på en god og likebehandlende måte. Vi oppfatter også at håndheving av krav om norske lønns- og arbeidsvilkår kan føre til forskjellsbehandling.

Det vil bli svært utfordrende for norske myndigheter å se til at kravene etterlevs av internasjonale skip, spesielt for skip registrert i land hvor innsyn er begrenset. For skip i NIS, hvor Viking er registrert, vil situasjonen derimot være en annen. Vi frykter at ryddige cruisereferier i NIS får en konkurranseulempelse dersom konkurrenter bryter loven uten særlig risiko.

Med utgangspunkt i at Viking har både rettferdige og anstendige lønns- og arbeidsvilkår og tariffavtaler fremforhandlet med norske fagforeninger på vegne av de ansatte, mener vi en overstyring med tvungen overbetaling slik lovforslaget legger opp til, er urimelig. Viking mener bestemmelsen om cruise bør fastslå at internasjonal cruisevirksomhet, der de ansatte har fremforhandlede tariffavtaler eller følger tarifflønn, ikke omfattes. Bakgrunnen er som tidligere nevnt også at sjøfolkene på cruiseskip i praksis ikke er i konkurranse med norske sjøfolk.

Viking vil avslutningsvis minne om at cruisevirksomhet er en liten og beskjeden virksomhet i forhold til den øvrige skipstrafikken innenfor norsk økonomisk sone og kontinentalsokkel. Samtidig er de negative konsekvensene av forslaget potensielt store, både for cruisenæringen og for norske lokalmiljøer langs hele kysten som har betydelige inntekter fra cruiseturisme. Vi stiller ett stort spørsmålstegn ved om forslaget vil føre til en økt rekruttering av norske sjøfolk.

Med vennlig hilsen,

Nicolai Skogland
Exe. Director – Port Operations & Government Relations
Viking

³ Innovasjon Norge: Nøkkeltall cruise 2017–2018 – En oversikt over norsk cruisenæring

