

Nærings- og fiskeridepartementet

Deres ref.: 21/2875-1

15.06.2021

Høringsvar - rapport fra partssammensatt maritimt utvalg.

Det vises til høringsbrev fra Nærings- og fiskeridepartementet vedrørende rapport fra partssammensatt maritimt utvalg.

Om AECO og ekspedisjonscruise på Svalbard

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 har 69 medlemmer, hvorav 50 er operatører og/eller skipseiere, med til sammen 63 fartøy som brukes til cruisevirksomhet i nordlige farvann. AECOs medlemmer fraktet nærmere 20 000 passasjerer på Svalbard i 2019.

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 regelmessig cruise på Svalbard der Svalbard (Norge) er hovedreisemålet, og mange bruker Longyearbyen som snuhavn. Skipene tilbyr også cruise i andre arktiske områder som Grønland, arktisk Canada, Island og Frans Josef Land.

Svalbard bør behandles særskilt

AECO tolker det dithen at utvalget ikke har tatt særlig stilling til om utvalgets anbefaling vedrørende cruise, som lyder «Utvalget mener også at det bør stilles krav om at cruise hvor Norge er hovedreisemålet, har norske lønns- og arbeidsvilkår når skipet opererer i norske farvann. Kravet gjelder også for seilaser som starter og slutter i Norge» også skal gjelde Svalbard.

AECO stiller seg kritisk til at AECO, som en norskregistrert næringsorganisasjon som representerer flertallet av ekspedisjonscruisenæringen på Svalbard, flere av dem med operasjoner som inkluderer norskekysten, ikke har fått anledning til å bidra til det partssammensatt maritimt utvalgets arbeid på et tidligere tidspunkt. Dersom rapportens anbefalinger også omfatter Svalbard, vil dette kunne ha store konsekvenser både for ekspedisjonscruisenæringen og lokale, norskeide virksomheter i Longyearbyen som får betydelige inntekter fra denne næringen.

Rapporten klargjør ikke hvorvidt Norge under Svalbardtraktaten har anledning til å innføre de foreslåtte kravene. Da Svalbard står i en særstilling både med tanke på juridisk rammeverk og typen skipsfart som dominerer innenfor passasjertransport (ekspedisjonscruise), bør skipsfart på Svalbard behandles særskilt når man vurderer tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft.

Berørte næringer må bli hørt

AECO stiller seg kritiske til den manglende representasjon av cruisenæringen i utvalget. Utvalgets arbeid, særlig det som omhandler cruise, ville vært styrket av næringsrepresentanter som har god kjennskap til dette segmentet, herunder AECO, Cruise Norge og Cruise Lines International Association (CLIA). Disse organisasjonene 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.

Utilsiktede negative konsekvenser

Som rapporten påpeker er «en stor landbasert turistnæring er bygget opp rundt internasjonal cruisetrafikk, og det vil kunne ha betydelig negative konsekvenser om internasjonale cruiserederier legger om sine anløp». Hensyn til næringsutvikling langs kysten, lokal verdiskapning og distriktsutvikling må tas i betraktning når man vurderer mulige konsekvenser av eventuelle krav.

Cruisenæringen utgjør en betydelig inntektskilde for Longyearbyen. En undersøkelse av Epinon på oppdrag fra Visit Svalbard og AECO viste at cruisetrafikken bidro med 110 millioner kroner i omsetning til Svalbard i 2018. Undersøkelsen viste dessuten at ekspedisjonscruise har en gjennomsnittlig lokal verdiskapning på 4235 NOK per passasjer. Det arbeides nå aktivt for å øke inntjening per passasjer lokalt. Verdiskapning fra cruiseindustrien bidrar til å skape og sikre lokale arbeidsplasser på Svalbard. Cruisenæringen bidrar i tillegg til å styrke infrastrukturen som lokalsamfunnet nyter godt av, inkludert hyppige flyavganger og et bredt tilbud innenfor spisesteder, kultur og varehandel.

Det er også viktig å være oppmerksom på at ekspedisjonscruisenæringen på Svalbard er under press, både på grunn av pandemien og omfattende reguleringsprosesser som kan medføre omfattende og kostbare krav til næringen på en rekke områder.

De foreslåtte kravene vil ikke gi ønsket resultat

AECOs inngående kjennskap til ekspedisjonscruisenæringen tilsier at det foreslåtte kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår som foreslås for cruise hvor Norge er hovedreisemålet samt seilaser som starter og slutter i Norge, ikke vil føre til økt sysselsetting av norske sjøfolk.

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. Kompetente og erfarne sjøfolk og hotellansatte er avgjørende både for sikkerhet i polare farvann og det produktet disse operatørene ønsker å tilby sine kunder. Operatørene har ofte omfattende rekrutteringsprosesser og god innarbeidede team som jobber på skipet både i og utenfor norske farvann. Det er 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 den vanlige rotasjonen, da disse da må akseptere en langt lavere lønn i perioden da skipet opererer utenfor norske farvann, dvs. den største delen av året. AECOs innsikt tilsier at man ikke vil se en økt rekruttering av norske sjøfolk på disse skipene.

Resultatet vil derimot bli at operatørene får høyere kostnader når de operer på i Norge, noe som vil gjøre norske til en mindre attraktiv destinasjon. Dette kan føre til at operatører velger å flytte operasjonene til andre områder. Det kan også føre til at operatører velger å bruke havner utenfor Norge som snuhavn. Per i dag nyter blant annet Longyearbyen og Tromsø godt av den verdiskapningen som ekspedisjonscruiseskipene står for. Denne verdiskapningen kan nå forsvinne ut av Norge til fordel for Island, Grønland eller andre utenlandske havner.

Det er ikke slik at et bortfall av utenlandske aktører innenfor ekspedisjonscruisesegmentet på Svalbard vil føre til at norske aktører trer inn og fyller dette tomrommet. Per i dag finnes det både norskeide og utenlandskeide operatører som tilbyr ekspedisjonscruise på Svalbard. Man ser en tendens til at kunder velger å kjøpe en tur med en operatør som tilbyr tjenester på deres morsmål, for eksempel tysk eller fransk, eller at de velger en operatør de har reist på cruise med tidligere i en annen del av verden. I tillegg appellerer de ulike operatørenes til svært forskjellige kundesegmenter basert på pris, komfortnivå og cruisets øvrige profil. Disse kundepreferansene og konkurransefaktorene er komplekse, og det er liten grunn til å tro at et bortfall av utenlandske operatører vil føre til flere passasjerer på norske skip. Det kan tvert imot føre til at de samme passasjerene besøker Island og Grønland fremfor Norge.

Den norske fastlandskysten står per i dag i en god posisjon til å bygge seg opp som en attraktiv ekspedisjonscruisedestinasjon. Foreløpig er det begrenset cruisevirksomhet av denne typen på fastlandet, men AECO ser økende interesse og gode muligheter for utvikling av dette segmentet. Norge er en attraktiv og destinasjon med mange konkurransefortrinn, ikke minst natur, kultur og historie, som er viktige elementer i ekspedisjonscruisesegmentet. I motsetning til konvensjonell cruisedrift har ekspedisjonscruise i hovedsak fokus på læring og opplevelser på destinasjon, og ikke på fartøyet. Fra et lokalt perspektiv regnes ekspedisjonscruise som et gunstig segment da det gir høy lokal verdiskapning, er lite inngripende og mindre forstyrrende og mer bærekraftig enn cruisemasseturismen som skaper utfordringer for en del norske destinasjoner. Ekspedisjonscruiseskip er ikke avhengig av større infrastruktur, heller ikke havn, og kan derav utvikles på mindre steder. Dersom de anbefalte kravene innføres, vil dette trolig bremse eller stoppe en utvikling av en skånsom maritim reiselivsvirksomhet som kan gi positive ringvirkninger og blant annet 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 da skipene ofte tar i bruk det siste innen 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 innenfor norsk skipsbygging. Dette kan igjen bidra til å svekke de sterke maritime miljøene som har gjort Norge verdensledende innen skipsbygging.

Videre involvering av cruisenæringen

Utvalget 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 cruisenæring, deriblant AECO, innlemmes i dette arbeidet.

På bakgrunn av de overnevnte punktene kan AECO ikke gi sin støtte til forslagene som berører cruisenæringen. AECO ber om at den videre prosess i mye større grad involverer cruisenæringen, destinasjoner og lokal reiselivsnæring.

Vennlig hilsen,



Frigg Jørgensen
Administrerende direktør