

NOTAT

Til: Hurtigruten Group AS

Fra: Advokatfirmaet BAHR AS
Advokat Tarjei Thorkildsen
Advokat Tor Olav Carlsen
Advokat Hannah Osberg Andresen

Dato: Oslo, 29. august 2022

Innspill til høringssvar knyttet til lovforslag om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel

1. Innledning

Vi viser til forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel, med høringsfrist 31. august 2022.

Formålet med lovforslaget er å fremme et rettferdig og anstendig arbeidsliv og en mer likeverdig konkurransesituasjon i norske farvann og på norsk sokkel. Hurtigruten Group AS («**Hurtigruten**») støtter lovforslaget under forutsetning av at reglene utformes slik at det faktisk blir like konkurransevilkår for alle som opererer i markedet for kystfart og cruisevirksomhet på norsk område, jf. særlig lovforslaget § 5 og § 6.

Etter Hurtigrutens syn er det behov for justeringer av lovforslaget for å oppnå formålet med den mulige reguleringen. Slik lovforslaget er utformet, vil mange av Hurtigrutens nåværende og potensielle konkurrenter helt eller delvis falle utenfor og dermed ikke få plikt til å følge norske lønns- og arbeidsvilkår. Det svekker både formålet om et rettferdig og anstendig arbeidsliv, og forutsetningen om like konkurransevilkår. Etter Hurtigrutens syn har norske myndigheter handlingsrom etter folkeretten og EØS-retten til å utforme regler om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i kystfart og cruisevirksomhet som faktisk sikrer like konkurransevilkår.

2. Formålet som premiss for den regulering som velges

Lovforslaget bygger på at det skal gjelde norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel (også benevnt «norsk område» som fellesuttrykk). Med bakgrunn i at lovforslaget, jf. særlig § 8, også tar sikte på å pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og i norsk økonomisk sone, vil det være naturlig at grunntanken bak dette anvendelsesområde også reflekteres når reglene for kystfart og cruisevirksomhet utformes.

Det fremkommer av høringsdokumentasjonen at det underliggende formål som skal fremmes med lovforslaget er å sørge for et rettferdig og anstendig arbeidsliv og en mer likeverdig konkurransesituasjon i norske farvann og på norsk sokkel.

Ref.:#10515059/7

Formålet er angitt slik i lovforslagets formålsbestemmelse i § 1:

«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.» (understreket her)

Selv om hensynet til like konkurransevilkår ikke fremkommer eksplisitt av forslaget til lovtekst, legges det til grunn at det ligger som en avgjørende premiss for hvordan reglene skal utformes, slik det uttrykkes i høringsnotatet. Der fremkommer det av punkt 4.3:

«Departementets primære målsetning med dette lovforslaget er å sørge for et rettferdig og anstendig arbeidsliv og en mer likeverdig konkurransesituasjon i norske farvann og på norsk sokkel.

Med rettferdig arbeidsliv siktes til en situasjon der utenlandske arbeidstakere på skip i norske innenriksfart gis lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har. Som vist over er det til dels store lønnsforskjeller mellom utenlandske og norske sjøfolk i norsk innenriksfart.

Et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil sikre likebehandling av arbeidstakere ved at det etableres visse standarder som skal gjelde for alle sjøfolk, uavhengig av nasjonalitet, flaggstat osv. Videre vil det motvirke sosial dumping, og stenge for muligheten til å tilby sjøfolk på utenlandske skip vesentlig dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det som er normalt for sjøfolk på norske skip som driver samme type virksomhet.

Likeverdige vilkår for arbeidstakerne vil videre bety at konkurransen om oppdrag i norske farvann og på norsk sokkel skjer på likere vilkår. Det vil bidra til at konkurransen foregår på basis av kvalitet, effektivitet, ferdigheter og produktivitet, snarere enn lønnsnivå. På den måten motvirkes lavlønnskonkurranse og press på arbeidstakernes lønninger, og uakseptabelt lave lønninger fjernes som mulig konkurransefortrinn.» (understreket her)

Med bakgrunn i at formålet både er å sikre et anstendig arbeidsliv og en mer likeverdig konkurransesituasjon gjennom å pålegge norske lønns- og arbeidsvilkår for skip i norske farvann og på norsk sokkel, er det etter Hurtigrutens syn nødvendig med noen justeringer av de konkrete forslag for å nå disse formål.

3. Virkeområdet

3.1 Lovforslagets generelle virkeområde

Lovens virkeområde er definert i forslagens § 2:

«Loven gjelder 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.» (understreket her)

Som nevnt ovenfor mener Hurtigruten at grunntanken bak lovens anvendelsesområde, sammenholdt med de formål som ønskes fremmet, tilsier at det angis et korresponderende anvendelsesområde og

vilkår også når reglene for kystfart (§ 5) og cruisevirksomhet (§ 6) utformes. Vi kommer nærmere inn på dette under våre merknader til disse bestemmelsene.

Videre vil Hurtigruten bemerke at virkeområdet angis å omfatte arbeidstakere som «befinner seg i» norsk område. Et slikt virkeområdet er etter Hurtigrutens syn egnet til å oppnå formålet om at det skal gjelde norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel.

Slik Hurtigruten forstår formålet, og slik virkeområdet uttrykkes i lovforslaget § 2, er det naturlig å omfatte alle som deltar i kystfart og cruisevirksomhet, fra tidspunktet skipet går inn i norsk farvann (norsk område) og til det forlater norsk farvann (norsk område). Det er etter Hurtigrutens syn dette virkeområdet som bør reflekteres av detaljreguleringen for de ulike typene skipsfart.

3.2 Nærmere om virkeområdet for skip i kystfart og cruisevirksomhet

3.2.1 Overordnet

Skip i kystfart er angitt som «skip som frakter last eller passasjerer mellom norske havner», jf. lovforslaget § 5 første ledd første punktum. For skip som normalt befinner seg i norsk farvann, følger virkeområdet implisitt og sammenholdt med virkeområdebestemmelsen i § 2 at det vil gjelde et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår når og så lenge skipet befinner seg i norsk territorialfarvann og i norsk økonomisk sone for øvrig, dvs. på norsk område. Når det gjelder skip i kystfart som kommer fra eller som skal til utenlandsk havn, angis virkeområdet i § 5 første ledd andre punktum til perioden «fra skipet forlater første norske havn til det anløper siste norske havn». Det foreslåtte virkeområdet i § 5 vil etter Hurtigrutens forståelse innebære at tiden i norsk område før første og etter siste norske havn vil falle utenfor.

Tilsvarende skal arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på cruiseskip som seiler mellom norske havner ha norske lønns- og arbeidsvilkår, jf. lovforslaget § 6 første ledd. Det er i § 6 første ledd andre punktum presisert at kravet også gjelder hvis skipet utelukkende opererer fra én norsk havn. For cruiseskip som normalt befinner seg i norsk farvann, følger virkeområdet implisitt og sammenholdt med virkeområdebestemmelsen i § 2, at det vil gjelde et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår når og så lenge cruiseskipet befinner seg i norsk territorialfarvann og i norsk økonomisk sone for øvrig, dvs. på norsk område. Svært mange cruiseskip kommer imidlertid fra eller skal til utenlandsk havn, og derfor vil avgrensningen i lovforslaget § 6 tredje ledd være den praktiske hovedregel. Her bygger lovforslaget på at cruiseskip bare vil omfattes «dersom over halvparten av seilasen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann». Kun dersom dette 50 prosent-kravet er oppfylt, vil den nærmere avgrensning «fra skipet forlater første norske havn og til skipet anløper siste norske havn» komme til anvendelse.

Med bakgrunn i at lovforslaget, jf. både virkeområdebestemmelsen i § 2 og særreguleringen for skip på norsk sokkel og i norsk økonomisk sone, bygger på at norske myndigheter anser seg for å ha adgang til å regulere lønns- og arbeidsvilkår for skip som «befinner seg» i norsk økonomiske sone og på norsk kontinentalsokkel, vil det etter Hurtigrutens syn være helt unaturlig ikke å benytte det handlingsrommet norske myndigheter har når virkeområdet for plikten til å anvende norske lønns- og arbeidsvilkår cruisevirksomhet skal fastsettes, jf. nedenfor.

3.2.2 50 prosent-regelen for skip i cruisevirksomhet

Som nevnt, skiller cruisebestemmelsen seg fra skip i kystfart ved at den gjør unntak fra krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for skip «som kommer fra eller som skal til utenlands havn» dersom mindre enn halvparten av seilasen skjer utenfor norsk territorialfarvann («50 prosent-regelen»). Det foreslåtte unntaket er utformet slik i tredje ledd:

«For cruiseskip som kommer fra eller som skal til utenlandsk havn, gjelder kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår kun dersom over halvparten av seilasen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann.»

Hurtigruten mener at en slik regulering for skip som driver cruisevirksomhet ikke ivaretar det tilsiktede formålet med lovforslaget, ved at cruiseskip som også seiler internasjonalt som praktisk hovedregel kan operere med egne lønns- og arbeidsvilkår. De ansatte på internasjonale cruiseskip vil hvis lovforslaget vedtas slik det nå er formulert ikke motta norske lønns- og arbeidsvilkår når skipet seiler i norske farvann.

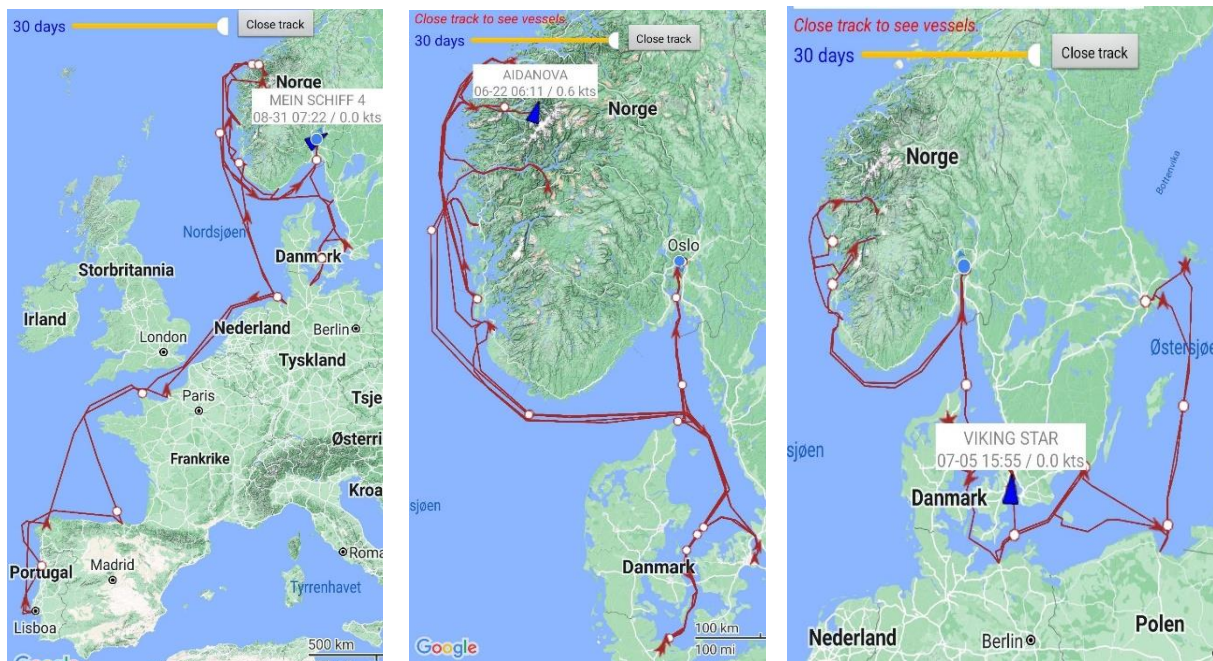
Avgrensningen av lovforslaget til kun å omfatte internasjonale cruiseskip hvis mer enn 50 prosent av seilasen skjer i norsk farvann er i høringsnotatet punkt 7.5 begrunnet slik:

«Slike seilas har etter departementets syn en tilstrekkelig sterk tilknytning til Norge, og har forutsetningsvis Norge som hovedreisemål. Det er derfor ikke avgjørende hvor mange norske havner som anløpes.»

I tillegg til ikke å fremme formålene bak den foreslåtte lovreguleringen, reflekterer den foreslåtte 50 prosent-regelen heller ikke det faktiske seilingsmønsteret for internasjonal cruiseferd som (også) har Norge som reisemål. Svært mange av cruiseskipene har over tid et differensiert seilingsmønster, gjerne avhengig av sesonger. Selv om det selges cruise som fremstår som avgrensede område-cruise, vil cruiseskipene i mange tilfeller ha et betydelig lengre seilingsmønster. Når «seilasen» skal defineres, vil det ikke være riktig å avgrenses på grunnlag av hvordan enkelte cruisepakker markedsføres og selges, men hvordan cruiseskipet seiler.

Basert på konkurransebildet for cruisevirksomhet, er det etter Hurtigrutens syn unaturlig å skape et tilknytningskrav til Norge som ikke tar hensyn til at cruiseskip gjennomgående gjør bruk av norsk infrastruktur og norsk natur. Dette medfører i seg selv at virksomheten som skjer i norske farvann har tilknytning til Norge. Basert på rapport fra Transportøkonomisk institutt «Cruisetraffikk til norske havner Oversikt, historie og prognoser 2018-2060» anløper internasjonale cruiseoperatører i snitt 4,1 norske havner. Det er etter Hurtigrutens syn rimelig og i tråd med formålet at slike aktører skal omfattes av lovforslaget selv om en større andel av skipenes (totale) seilingsmønster skjer utenfor norsk farvann.

Til nærmere illustrasjon vil Hurtigruten trekke frem seilingsmønstre til et par internasjonale cruisetilbydere som gjentatte ganger er å finne i norske farvann:



Eksemplene illustrerer cruiseskip som har Norge som destinasjon benytter norsk natur og norske steder som viktige element i sitt tilbud, og at det vil være vilkårlig om plikten til å gi sine ansatte norske lønns- og arbeidsvilkår når de seiler i norske farvann knyttes til en 50 prosent-regel. Det faktiske seilingsmønsteret i dag vil medføre at svært mange av cruiseskipene som seiler mellom norske havner vil falle utenfor, for ikke å snakke om den mulighet som vil ligge for tilpasning dersom plikten til å yte norske lønns- og arbeidsvilkår skal bero på en 50 prosent-regel. Hvis 50 prosent-regelen inntas ved den endelige utformingen av et regelverk om bruk av norske lønns- og arbeidsvilkår på skip, vil verken formålet om et rettferdig og anstendig arbeidsliv eller formålet om rettferdige konkurransevilkår oppnås. Basert på at grunntanken bak et eventuelt nytt regelverk om plikt til norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk område, er det ingen grunn til å avgrense virkeområdet slik at store deler av cruisenæringen faller utenfor. En eventuell regulering av skip i cruisevirksomhet med en 50 prosent-regel ville også samsvare dårlig med grunntanken bak forslaget om å omfatte skip som inngår i oppføring, drift eller bruk av innretninger og anlegg på norsk kontinentalsokkel eller i norsk økonomisk sone, jf. lovforslaget § 8. Her velger Norge eventuelt å benytte et handlingsrom til å regulere norske områder utenfor territorialfarvannet, dvs. norsk kontinentalsokkel og norsk økonomisk sone ut over det. Det må bero på en grunntanke om at det er viktig at alle sjøfolk som arbeider på norsk område skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår. Dette vil uthules vesentlig dersom det for cruisevirksomhet innføres en 50 prosent-regel.

3.2.3 Definisjon av «havn»

«Norske havner» er nærmere definert i lovforslaget § 3 bokstav f:

«norske havner: kai eller kaier med tilknyttede sjø- og landområder som er tilrettelagt for mottak og fortøyning av fartøy i næringsvirksomhet eller offentlig tjeneste, og andre områder som er tilknyttet disse, samt øvrige ilandstigningspunkter langs kysten,»

I høringsnotatet (side 95) er det utdypet at første del av definisjonen er hentet fra havne- og farvannsloven § 3 d, og at formuleringen ”øvrige ilandstigningspunkter langs kysten” er tatt inn for at også cruiseskip som stanser for ilandstigning langs kysten utenfor konvensjonelle havner skal være omfattet.

Hurtigruten mener at definisjonen av «havn» bør presiseres for å tydeliggjøre at det også omfatter steder der cruiseskip legger til langs norskekysten, men ikke nødvendigvis ligger til kai eller lignende fast anlegg. Mange cruiseskip anløper norske fjorder og andre steder der de ligger for anker. Etter Hurtigrutens syn bør definisjonen være tydeligere på at også slik stans omfattes, og anbefaler at loven benytter samme definisjon som i forskrift om særavgifter (FOR-2001-12-11-1451) § 3-19-3 bokstav h, der «havn» er definert som *«ethvert sted der et fartøy kan legge til kai, verksted eller sokkelinnretning og ethvert sted innenfor territorialgrensen der et fartøy laster eller losser gods eller setter av eller tar om bord personer»*.

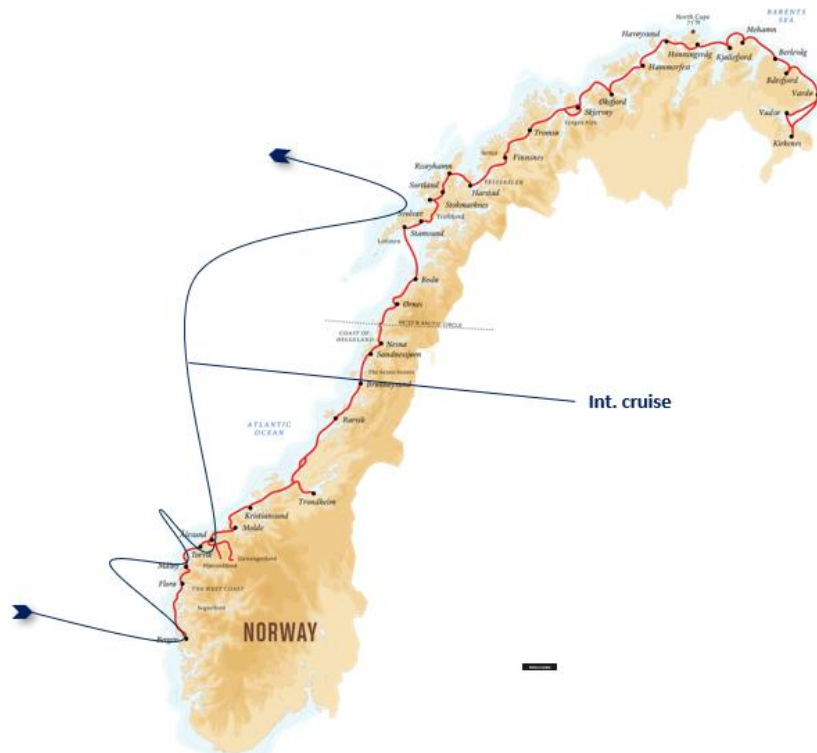
3.2.4 Hva inngår i perioden fra «skipet forlater første norske havn» til «det anløper siste norske havn»?

Formålet med den foreslåtte reguleringen er å pålegge bruk av norske lønns- og arbeidsvilkår når skip befinner seg i norsk farvann, i norsk økonomisk sone og på norsk sokkel, jf. lovforslaget § 2 jf. § 1. For cruiseskip er dette nærmere presisert til å gjelde fra skipet forlater første norske havn og til skipet anløper siste norske havn. Vi kommer tilbake til hva som bør presiseres for tiden på norsk område frem til første norske havn og fra siste norske havn til skipet forlater norsk område. I dette punkter ønsker Hurtigruten å belyse hvilken seilas som må inngå i farten mellom norske havner.

Cruiseskip kan se seg tjent med å gå utenfor norsk territorialfarvann når det seiler mellom to norske havner. Dette vil særlig kunne være aktuelt dersom det i tiden mellom norske havner utenfor territorialfarvannet ikke skulle gjelde plikt til å yte norske lønns- og arbeidsvilkår.

Vi har i figuren nedenfor illustrert et mulig seilingsforløp mellom norske havner.

Formålet om at skipsarbeiderne skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår mens skipet befinner seg i norsk



farvann, i norsk økonomisk sone og på norsk sokkel, tilsier at også tiden mellom norske havner som skjer utenfor territorialfarvannet medregnes. En slik forståelse vil også være konsistent med at lovforslaget i § 8 pålegger plikt til å yte norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk økonomisk sone og på norsk sokkel for visse andre typer skipsvirksomhet enn cruise. Sveip ut i åpent hav vil typisk skje på natten når cruiseskipet forflytter seg til neste destinasjon, uten at tilknytning til norsk territorialfarvann reduseres ved det. Etter Hurtigrutens syn bør det i forarbeidene for ordens skyld presiseres at tiden «fra skipet forlater første norske havn og til skipet anløper siste norske havn» også omfatter eventuell seiling på norsk område utenfor territorialgrensen.

3.2.5 Om det er et krav at skipet går i havn

For cruisevirksomhet kan det være et alternativ, særlig dersom kostnadene til lønns- og arbeidsvilkår, økes dersom skipet går til havn, å cruise langs norskekysten men uten å gå i havn. Dette vil ikke utgjøre «uskyldig gjennomfart», da hele formålet er å oppholde seg i norsk farvann for å oppleve norsk natur. Skip som ikke går i havn bidrar på sin side ikke til verdiskapning i Norge.

Etter Hurtigrutens syn er det ikke noen grunn til at cruisefart i Norge der man ikke går i havn skal falle utenfor, så lenge virkeområdebestemmelsen i lovforslaget § 2 er oppfylt. Hurtigruten vil oppfordre departementet om å følge med på utviklingen, og vurdere å utvide reglenes virkeområde dersom erfaring tilsier at aktører i cruisemarkedet benytter norskekysten som destinasjon uten å gå i havn. Hurtigruten støtter departementet i at det må trekkes en grense mot skip som er i uskyldig gjennomfart i norsk farvann.

4. Særlig om det EØS-rettslige handlingsrom, herunder kravet til konsistens

Som kjent har det forut for lovforslaget vært en omfattende debatt om et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår er i overensstemmelse med EØS-avtalen, inkludert reglene om fri bevegelighet av tjenester. Det vises særlig til kapittel 5.3 i høringsnotatet for en utførlig gjennomgang av den EØS-rettslige argumentasjon som har vært fremmet, og departementets synspunkter på de relevante spørsmålene.

Et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår vil som et utgangspunkt utgjøre en restriksjon på tjenestefriheten, se høringsnotatet pkt. 5.3.6. Det sentrale er dermed om restriksjonen likevel kan rettferdiggjøres i tvingende allmenne hensyn, hvor tiltaket må forfølge et legitimt formål og være egnet, nødvendig og forholdsmessig. I dette ligger også et krav om konsistens, som i høringsnotatet med henvisning til praksis fra EU-domstolen er gjengitt som et krav om «*at nasjonal lovgivning 'faktisk forfølger målet hermed på en sammenhengende og systematisk måte'*», se høringsnotatet øverst på side 63.

Uten å ta stilling til alle overordnede EØS-rettslige problemstillinger, mener Hurtigruten at det kan reises spørsmål ved om innføring av en særskilt 50 prosent-regel for utenlandske cruiseskip setter kravet til konsistens i fare, når tilsvarende regler ikke gjelder for andre skip/annen kystfart. Som vist over vil ulikheten i reguleringen i praksis tilsi at utenlandske cruiseskip i mange tilfeller ikke vil omfattes av kravet til norske lønns- og arbeidsvilkår, mens utenlandske skip i kystfart vil omfattes av kravet selv med et tilsvarende seilingsmønster.

Hurtigruten minner videre om at formålet bak lovforslaget er «*å sikre likebehandling av arbeidstakere ved at det etableres visse standarder som skal gjelde for alle sjøfolk*» (vår understreking) jf. over. En regel som i praksis unntar store deler av den utenlandske cruisenæringen og dermed ikke sikrer sjøfolk som arbeider på disse skipene norske rettigheter, vil etter Hurtigrutens syn gjøre det vanskeligere for norske myndigheter å argumentere med at lovforslaget er tilstrekkelig konsistent og kan rettferdiggjøres i tvingende allmenne hensyn. Det er i den forbindelse grunn til å peke på at den avvikende reguleringen av cruisevirksomhet av Holmefjordutvalget først og fremst synes begrunnet ut ifra hensynet til den norske lokale turistnæringen i og rundt anløpshavnene:

*«Utvalget mener samtidig at skip i internasjonal cruisevirksomhet som anløper norsk havn ikke bør omfattes av et slikt krav. **En stor landbasert turistnæring er bygget opp rundt internasjonal cruisetrafikk, og det vil kunne ha betydelig negative konsekvenser om internasjonale cruisereederier legger om sine anløp.**»¹ (uthevet her)*

Uttalelsen er gjengitt i høringsnotatet på side 95, uten at det tas avstand fra denne. Hensynet til nasjonal turistnæring utgjør klart ikke et legitimt hensyn etter EØS-retten, snarere tvert om. At cruisevirksomhet unntas et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår fordi det motsatte vil ha store «*negative konsekvenser*» for norsk turistnæring, forsterker etter Hurtigrutens syn risikoen for at lovforslaget ikke er tilstrekkelig konsistent.

EØS-rettens krav om konsistens taler derfor for at utenlandske cruiseskip må omfattes av den samme hovedregelen som skip i kystfart og cruisevirksomhet generelt, nemlig at krav om norske lønns- og

¹ Holmefjordutvalget s. 44.

arbeidsvilkår gjelder «fra skipet forlater første norske havn til det anløper siste norske havn» jf. lovforslaget § 5, første ledd, andre punktum og § 6 tredje ledd, siste punktum. Et eksempel på at lovgiver har innført en regel for utenlandske skip i tråd med prinsippet om konsistens finner vi i FOR-2001-12-11-1451 Forskrift om særavgifter. Av forskriften § 3-19-2 om forskriftens stedlige virkeområde for avgift på utslipp av NOx, fremgår det at:

«For fartøy gjelder avgiftsplikten følgende utslipp:

- a. utslipp fra fart innenfor norsk territorialfarvann,*
- b. utslipp fra innenriks fart selv om deler av farten skjer utenfor norsk territorialfarvann...»*

Avgiftsplikten pålegges dermed alle skip. Etter Hurtigrutens oppfatning er det en risiko for at kravene til konsistens ikke er tilstrekkelig ivarettatt dersom lovforslaget om norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann og på norsk sokkel (dvs. norsk område) innfører en særskilt 50 prosent-regel for utenlandske cruiseskip.

Hurtigruten kan heller ikke se at det er andre EØS-rettslige argumenter som tilsier en avvikende regulering av cruisevirksomhet. I tillegg til å hjelpe norsk turistnæring jf. over, synes 50 prosent-regelen å være begrunnet i et EØS-rettslig krav om at arbeidstakerne må ha *tilstrekkelig tilknytning* til Norge for å kunne omfattes av et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. Det vises til høringsnotatet side 70-71 med henvisning til praksis fra EU-domstolen, først og fremst sak C-16/18 Dobersberger og Sak C-815/18 Van den Bosch. Departementet konkluderer med at det *«i alle fall foreligger[r] tilstrekkelig tilknytning for skip som yter slike tjenester [cruise] i Norge med enn femti prosent av tiden.»*

Det kan knyttes flere kommentarer til dette. For det første stammer vilkåret om *tilstrekkelig tilknytning*, slik dette er oppstilt i EU-domstolens rettspraksis, fra tolkningen av begrepet utsendt arbeidstaker i utsendingsdirektivet 96/71.² Utsendingsdirektivet får som kjent ikke anvendelse på maritime tjenester, jf. slik også høringsnotatet side 67. EU-domstolens uttalelser om tilstrekkelig tilknytning er derfor i beste fall av veiledende karakter for lovforslaget, og utgjør ingen rettslige skranker slik departementet synes å argumentere for.

For det andre har Hurtigruten vanskelig for å se at betraktninger om tilknytning skulle falle noe annerledes ut for cruisevirksomhet enn for øvrig skipstrafikk. Departementet ser her ut til å skille mellom ordinær kabotasjefart, hvor passasjerer og gods tas om bord eller settes i land i Norge, på den ene siden, og cruisevirksomhet på den annen side, som gjør stopp i norske havner uten å nødvendigvis slippe av eller på passasjerer. En slik sontring er uansett ikke i overensstemmelse med hva EU-domstolen har uttalt om kravet til tilknytning i utsendingsdirektivets forstand. Det følger av sak C-815/18 Van den Bosch (premiss 47 og 48) at:

«Hvad angår mobile arbeidstagere som internationale lastbilchauffører er intensiteten af forbindelsen mellem de aktiviteter, som en sådan arbejdstager udfører

² Inn tatt i norsk rett gjennom Utsendingsforskriften FOR-2005-12-16-156.

i forbindelse med leveringen af den transporttjeneste, som vedkommende er tilknyttet, og hver berørt medlemsstats område ligeledes relevant i denne henseende.

Det samme gælder for disse aktiviteter andel i den samlede levering af de pågældende tjenesteydelser. I denne forbindelse er aktiviteter med pålæsning og aflæsning af gods, vedligeholdelse eller rengøring af transportkøretøjer relevante, for så vidt som de rent faktisk udføres af den pågældende chauffør og ikke af tredjeparter.» (uthevet her)

Det følger av dette at *alle arbeidsoppgaver*, og ikke bare på- og avlesning av gods og passasjerer, som utføres av vedkommende arbeidstaker mens denne befinner seg innenfor vertsstatens område, er relevante for vurderingen. Høringsforlaget bygger på det grunnleggende om standpunkt at maritime tjenester som ytes innenfor norsk område skal underlegges et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår. I den grad sjøfolk om bord på cruiseskip utfører arbeidsoppgaver om bord skipet, slik som for eksempel vedlikehold, rengjøring og servering, mens skipet befinner seg innenfor det lovforslaget definerer som sitt virkeområde, foreligger det en relevant tilknytning til Norge, dersom man i det hele tatt skal trekke analogier fra EU-domstolens praksis om utsendingsdirektivet.

For det tredje mener Hurtigruten at det heller ikke er dekning for utelukkende å måle tilknytning til Norge som den tidsmessige andelen seilingen mellom norske havner utgjør av den totale varigheten på seilasen. Som det fremkommer av de over de siterte premissene fra EU-domstolens sak i C-815/18 Van den Bosch, er det først og fremst omfanget av *arbeidsoppgaver* utført av den aktuelle arbeidstaker på vertsstatens område som andel av den samlede tjenesteleveranse som er et av flere relevante vurderingskriterier. Som forklart tidligere, er det ingen grunn til at dette gjennomgående faller annerledes ut for cruisevirksomhet enn for annen kystfart.

Hurtigruten mener derfor at det heller ikke er EØS-rettslige grunner til å ha en annen regulering for cruisevirksomhet enn for annen kystfart når det kommer til reglenes anvendelse.

5. Hurtigrutens forslag (mark-up versjon)

For lettere å illustrere de praktiske konsekvensene av Hurtigrutens forslag til justering som er redegjort for tidligere i dette høringssvaret, har vi nedenfor synliggjort disse ved overstrykninger og innsetting av ny ordlyd direkte i det opprinnelige lovforslaget fra departementet. Grønn skrift er forslag til ny tekst, mens rød skrift kombinert med overstrykning er tekst som foreslås tatt ut.

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

§ 6 Skip i cruisevirksomhet

Arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på cruiseskip som seiler mellom norske havner skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår. Kravet gjelder også hvis skipet utelukkende opererer ut fra én norsk havn. *For skip som kommer fra eller som skal til utenlandsk havn, gjelder kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår fra skipet forlater første norske havn til det anløper siste norske havn.*

~~Med cruiseskip menes passasjerskip som frakter personer i turistøyemed eller for å tilby opplevelser.~~

~~For cruiseskip som kommer fra eller som skal til utenlandsk havn, gjelder kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår kun dersom over halvparten av seilasen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann. Kravet gjelder fra skipet forlater første norske havn og til skipet anløper siste norske havn.~~

Departementet kan i forskrift gi utfyllende regler om hvilke skip som omfattes av bestemmelsen.