31. august 2022

Til Nærings - og fiskeridepartementet
Fra Hurtigruten Group

Høringssvar fra Hurtigruten Group - forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel

Innledning
Hurtigruten Group viser til departementets brev av 30. mai 2022 og takker for muligheten til å komme med innspill til regjeringens forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel. Vårt innspill sendes inn på vegne av Hurtigruten Norge, Hurtigruten Expeditions og Hurtigruten Group.

Hurtigruten Group ble etablert for snart 130 år siden og har hovedkontor i Oslo. Selskapet har over 2700 ansatte som jobber til sjøs og på land med lange tradisjoner langs nordkysten.
Hurtigruten Group er i dag et globalt reiselivsselskap med tre datterselskaper, hvor Hurtigruten Norge driver 2/3 av kystruten mellom Bergen og Kirkenes, Hurtigruten Expeditions er verdens største ekspedisjonscruiseselskap med seilinger i ulike farvann fra pol til pol og Hurtigruten Svalbard er ledende destinasjonsselskap på landbasert aktivitet på Svalbard.

Seilingene til Hurtigruten Norge og Hurtigruten Expeditions baserer seg på en forretningsmodell hvor skipene hyppig er innom havner og naturlandinger i de områdene vi seiler, inkludert på norskekysten. Dette bygger på tradisjonene fra kystruten hvor vi er opptatt av å skape synergier med lokalmiljøet på land slik at vi skaper verdier og opplevelser for alle involverte.

Hurtigruten Group er en forkjemper for reguleringer som stiller krav til mer av den type aktiviteter som bidrar til lokal verdiskaping flest mulig steder – fremfor kun få anløp og forretningsmodellen er basert på ombordsalg. Norge har en kystlinje som er en helt sentral del av norsk reiseliv og det er avgjørende at aktiviteten langs kysten bidrar til å binde kysten sammen og skaper aktiviteter som gjør det godt å bo der. Det krever at vi aktivt bruker reguleringer for å legge til rette for dette.

Hurtigruten Group støtter intensjonen i regjeringens forslag. Et mål om å *«fremme et rettferdig og anstendig arbeidsliv i norske farvann og på norsk sokkel ved å sikre arbeidstakere på skip norske lønns- og arbeidsvilkår»* er en god målsetting. Som departementet selv utleder vil dette *«bidra til en rettferdig konkurransesituasjon i norsk innenriksfart og skipsfart på norsk sokkel, og være en viktig forutsetning for å lykkes med rekruttering og sysselsetting»*.

Imidlertid mener vi at lovforslaget har vesentlige svakheter som fører til at det ikke oppfyller disse intensjonene, og vil i det videre begrunne dette.

Konsekvenser av gjeldende lovutkast
Hurtigruten Group er av den oppfatning at den delen av lovforslaget som omhandler skip i cruisevirksomhet ikke sikrer målsettingen om norske vilkår i norske farvann, snarere tvert imot. Forslaget til lov synes å være svært enkelt å omgå, og vil direkte motvirke prinsippet om likebehandling og lik konkurransekraft i farvannet. Slik forslaget nå er formulert vil det i liten til ingen

grad ha noen konsekvens for cruiserederier som fra før har internasjonale lønnsvilkår på sine skip, samtidig som det svekker konkurransekraften til cruiserederier med norske ansatte.

I lovforslagets § 6 (3) om skip i cruisevirksomhet slår departementet fast at kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår kun gjelder dersom over halvparten av seilasen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann. NFD har ovenfor Hurtigruten Group bekreftet at med denne definisjonen av sjøterritoriet og indre farvann vil kun tiden innenfor 12 nautiske mil som regnes med når det skal beregnes om *«over halvparten av seilasen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann».*

Med tanke på at territorialfarvannet kun strekker seg 12 nautiske mil fra land, vil en lovtolkning som legger denne grensen til grunn gjøre det enkelt for mange cruiseaktører å omgå lovkravet, og dermed også lovens intensjon.

Hurtigruten Group frykter dermed at konsekvensen av forslaget vil være svekket konkurransekraft for rederier med norske ansatte, på en slik måte at det vil være mindre attraktivt for norske rederier å flagge hjem, eller å øke aktiviteten på helårsbasis i norske farvann. Dette mener vi er en negativ konsekvens for norsk reiseliv og norsk maritim sektor.

Med bakgrunn i vår vurdering der vi legger til grunn at lovforslaget vil ha liten reell effekt, er det også grunn til å anta, basert på rådende rutemønster for cruiseskip som anløper Norge, at det fortsatt er kun et fåtall av stedene som leverer tjenester til næringen som vil kunne dra nytte av dagens anløpsmønster.

Ifølge analyser gjort av Transportøkonomisk Institutt (TØI) anløper cruiseskipene i gjennomsnitt 4,1 havner per rundreise til Norge[1]. Det er med andre ord svært få destinasjoner som i noen grad kan dra nytte av de utenlandske cruiseanløpene. Disse vil fortsatt oppleve et høyt antall besøkende cruiseturister. Steder som ligger utenfor hovedhavnene, vil derimot oppleve en nedgang da det vil bli mindre attraktivt for segmenter som har disse som destinasjon, eksempelvis ekspedisjonssegmentet, å anløpe Norge på grunn av høyere prispress.

Det er aktørene som anløper et større antall havner med mer betalingsvillige turister, og dermed større lokale ringvirkninger, som rammes av lovutkastet til regjeringen, slik det foreligger nå. En av svært få aktører dette gjelder er Hurtigruten Group, med et seilingsmønster til mange havner, som i motsetning til de store internasjonale selskapene ikke like enkelt kan tilpasses for å omgå lovforslaget.

I klartekst vil dette si at lovforslaget slik det foreligger vil premiere cruiseselskaper med høyest miljøavtrykk og lavest bidrag per person, samtidig som de cruiseturistene som bidrar mest per anløp vil få en klar konkurranseulempe. Dette vil blant annet kunne føre til at nye, kommersielle seilinger i regi av norske aktører som Hurtigruten Norge ikke vil realiseres.

Samtidig er det bred enighet om at en betydelig andel av den fremtidige veksten i norsk verdiskaping vil skje i næringer tilknyttet havet og den maritime industrien. Eksisterende næringer vokser, og nye blir til. Blant annet anslår SINTEF at total verdiskaping i norsk maritim næring vil være på 900 milliarder NOK i 2050, sammenlignet med 142 milliarder NOK i 2018[2]. Det er derfor av stor betydning

[1] *Cruisetrafikk til norske havner Oversikt, historie og prognoser 2018-2060* – Transportøkonomisk Institutt (2018)
[2] *Fremtidsmuligheter i maritime næringer* – SINTEF Ocean (2019)

at vi fører en politikk som sikrer tilgang på kompetanse i maritim næring, ikke bare nå, men i fremtiden.

Hurtigruten Group er med sine godt over tusen norske sjøansatte – og et ikke ubetydelig antall lærlinger i alle avdelinger – en viktig bidragsyter til å opprettholde tilgangen på og utviklingen av norsk maritim kompetanse. En lov som direkte motvirker Hurtigruten-gruppens evne til å opprettholde og forsterke sitt nærvær i norsk farvann vil også motvirke selskapets evne til å opprettholde og forsterke sin satsing på norsk maritim kompetanse.

Kommentarer rundt forslag til nytt lovutkast

Hurtigruten Group har fått vurdert mulighetene for å endre lovutkastet av advokatfirmaet BAHR. Deres juridiske betraktning, både av gjeldende og mulig nytt lovutkast ligger vedlagt.
Vår oppfatning er at en lovregulering må sikre målsettingen om likebehandling og en rettferdig konkurransesituasjon. samtidig som den sørger for at cruiserederier som opererer mellom norske havner ikke kan unndra seg pliktene og intensjonen i loven ved å legge seilasen ut av territorialfarvannet.

Det framlagte lovforslaget oppfyller etter vår mening ikke lovens intensjon.
I korte trekk foreslår Hurtigruten Group at kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde fra skipet forlater første norske havn til det anløper siste norske havn, uavhengig om man forlater territorialfarvannet i perioden eller ikke.

En slik løsning vil etter Hurtigrutens oppfatning sikre målsettingen om en rettferdig konkurransesituasjon. samtidig som den sørger for at cruiserederier som opererer mellom norske havner ikke kan unndra seg pliktene og intensjonen i loven ved å legge seilasen ut av territorialfarvannet, noe som kan gjøres med enkelhet da det kun er snakk om en seilas på tolv nautiske mil. Med tanke på at territorialfarvannet kun strekker seg 12 nautiske mil fra land, vil en lovtolkning som legger denne grensen til grunn gjøre det enkelt for mange cruiseaktører å omgå lovkravet, og dermed også lovens intensjon.

Motstanden mot et slikt forslag har i stor grad kommet fra de større internasjonale cruiserederiene, som ikke har noen intensjoner om å verken ansette norske sjøfolk, seile på norsk flagg eller gi slike vilkår til sine ansatte i den tid de opererer i norske farvann. Argumentasjonen har som regel omhandlet økte lønnskostnader og færre anløp.

Det er forventet at lønnskostnadene vil øke noe, men som andel av rederiets omsetning er likevel denne utgiften i sum lav. De større cruiserederiene opplyser om at lønnskostnad ligger på typisk ti til tolv prosent av driftskostnaden, og en bedring av lønnsvilkår for de ansatte i den perioden skipet opererer i norske farvann vil ha liten innvirkning på denne. Samtidig er det verdt å påpeke at mindre rederier som eksempelvis Hurtigruten Groups selskaper opererer med en vesentlig høyere lønnskostnad som andel av driftskostnader enn dette.

Hurtigruten har registrert en viss bekymring blant deler av den norske landbaserte reiselivsnæringen for at strengere reguleringer vil føre til færre anløp og reduserte inntekter. Vi mener at denne bekymringen er overdrevet.

Det er anslått betydelig vekst i antall anløp og antall turister fra cruisevirksomhet i Norge. Ifølge tall fra TØI vil cruiseturismen øke de neste årene[3]. Hovedscenariet, som riktignok ble presentert før pandemien, var 2,5 prosent årlig vekst 2018-2028 og 1,5 prosent årlig vekst 2028-2060. Dette gir om lag 1,6 millioner cruiseturister og om lag 2 600 anløp i norske cruisehavner i 2060.

Antall cruiseanløp øker imidlertid ikke like mye. Skipene som kommer blir stadig større, med flere passasjerer om bord. Med andre ord er veksten mer konsentrert til færre skip og relativt få havner. Med strengere reguleringer i Norge vil man ikke se en like stor vekst i antall turister, men en fortsatt vekst er likevel det mest sannsynlige utfallet. Samtidig vil man kunne legge til rette for en dreining mot høy betalingsvilje og «riktig» volum for norskekysten.

Vi vil påpeke at de den type virksomhet Hurtigruten-gruppen har gir langt større ringvirkninger for norsk næringsliv enn de utenlandske rederiene så langt har bidratt til. En tydeligere utforming av loven vil kunne endre på dette. I 2019 gjennomførte Hurtigruten Group en ringvirkningsanalyse av selskapets aktivitet langs norskekysten. Den konkluderte med at selskapet kjøpte varer og tjenester for nesten 3,2 milliarder kroner hos norske leverandører i 2019. Salget av lokale utflukter var mer enn tredoblet siden 2013, og nesten all mat som ble servert om bord var laget av norske råvarer.

I tillegg legger Hurtigrutegjestene igjen store summer i anløpshavnene. Ifølge en rapport utarbeidet av Menon Economics har steder med fast hurtigruteanløp i Nord-Norge hele 70 prosent høyere verdiskapning og 50 prosent høyere sysselsetting i reiselivet enn steder uten anløp[4]. Flere aktører utvikler seg videre med tryggheten de forutsigbare inntektene fra helårsdriften til Hurtigruten gir. Det er samtidig grunn til å anta at skip med lignende seilingsmønster og lignende forretningsmodell som Hurtigruten vil ha nærliggende ringvirkningseffekter, da man tiltrekker seg samme typer gjester.

Hurtigruten Group mener at man gjennom lovgivning må sette rammer for cruisenæringen som sikrer den utviklingen av norsk reiseliv som vil tjene norske lokalsamfunn, reiselivsbedrifter, leverandører og rederier best.

Dersom en strengere regulering av cruisevirksomhet i Norge vil føre til at det blir mindre vekst i cruiseanløp i Norge, eller til og med noe nedgang i antall anløp, er ikke det utelukkende negativt. Med riktige reguleringer vil regjeringen og Stortinget kunne sørge for at norsk reiseliv får høyere tilfall av betalingssterke turister, og man vil da kunne øke prispunktet til det beste for hele den norske reiselivsnæringen. Norsk reiselivsnæring er avhengig av å vise økt produktivitet for å utvikle kvalitetsprodukter og være en attraktiv næring for arbeidskraft.

Ved en økt regulering av cruisenæringen i Norge, vil man unngå økt press på sårbare destinasjoner langs norskekysten, og den verdifulle naturen her, samtidig som man sikrer fortsatt vekst i rekruttering til havnæringene. Slik tar vi bedre vare på en ressurs vi i lang tid har gitt bort nesten gratis, og legger til rette for bærekraftige satsinger på kvalitet fremfor masseturisme, med høyere inntjening per gjest som resultat. Slik sørger vi for at også kommende generasjoner kan nyte godt av verdens flotteste reiselivsdestinasjon.

---

[3] *Cruisetrafikk til norske havner Oversikt, historie og prognoser 2018-2060* – Transportøkonomisk Institutt (2018)

[4] *«Ringvirkninger av Hurtigrutens virksomhet langs norskekysten»* - Menon (2016)

Forslag til nytt lovutkast
Hurtigruten-gruppens ulike selskaper er vant med å tilpasse seg lokale betingelser, om det er norskekysten, Galapagos eller Antarktis. Det avgjørende er at det er lagt til grunn en likebehandling i de farvannene vi seiler i – det sikrer at konkurransevilkårene er til stede.

Spørsmålet om like lønns og arbeidsvilkår i norsk farvann er ikke en ny problemstilling, men det er en viktig problemstilling på grunn av de konsekvenser det kan få. Derfor har vi pekt på en «enhavnsløsning». Vi anser det som den innretningen som best ivaretar intensjonen om norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann, samtidig som man sikrer en lik og rettferdig konkurransesituasjon i segmentet.

Hurtigruten ber regjeringen om:

Å sikre likebehandling ved å innrette lovforslaget om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann slik at norske vilkår gjelder fra et cruiseskip forlater første norske havn til det anløper siste norske havn, uavhengig om man forlater territorialfarvannet i perioden eller ikke. Hvilken andel norske havner har av seilingens rute kan ikke ha betydning for forholdene i norsk farvann.

Vedlegg:
Juridisk vurdering knyttet til lovforslag om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel (BAHR 2022)