

Nærings- og fiskeridepartementet
postmottak@nfd.dep.no

Vår dato: 31.08.2022

Hørings svar NHO Reiseliv - Forslag til lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel

NHO Reiseliv takker Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) for muligheten til å komme med høringssvar. Vi representerer over 3600 medlemsbedrifter som opererer innen alle reiselivets segmenter; overnatting og servering, kurs og konferanse, camping, opplevelser, bilutleie, formidling og kultur. Vi har flere medlemmer langs hele kysten som har en stor del av kundemassen sin fra cruisebåter.

Det er en rekke utfordringer med forslaget slik det nå foreligger som vil kunne ha dramatiske konsekvenser for reiselivet langs kysten, særlig i områdene lenger nord.

Oppsummert er NHO Reiselivs hovedinnvendinger mot forslaget følgende:

- Holmefjordutvalget mente at skip i internasjonal cruisevirksomhet som anløper norsk havn ikke burde omfattes av et slikt krav, fordi de fryktet betydelig negative konsekvenser for landbasert turistnæring som er bygget opp rundt internasjonal cruisetrafikk. NHO Reiseliv finner det uheldig at NFD hverken drøfter disse utfordringene og heller ikke har lyttet til Holmefjordutvalget.
- Forslaget vil etter alt å dømme bety at det blir mindre cruisetrafikk særlig nordover. Dette er svært uheldig for landbasert reiseliv både i byer og i distriktene i Nord-Norge.
- Forslaget gir et insentiv til å forkorte tiden cruisebåten bruker i norsk farvann og at bruk av såkalte snuhavner i Norge vil bli mindre. Det vil bety at rederiene vil søke mot kortvarige besøk i de mest sentrale havnene på Vestlandet som allerede har et stort press fra cruisebåter. Mindre bruk av norske snuhavner betyr mindre verdiskaping hos det landbaserte reiselivet.
- NHO Reiseliv anbefaler at NFD bedre utreder konsekvensene av forslaget. Dersom departementet likevel velger å gjennomføre en endring i vilkårene, er det nødvendig at det kommer tilbake med et forslag som ikke vil dele Norge i to når det gjelder insentiver for cruisebesøk.

Bakgrunn

NHO Reiseliv har gjennom flere utredninger pekt på utfordringer fra cruisetrafikken i Norge som er knyttet til både klimagassutslipp og såkalt "people pollution" på land. Det viktigste Norge gjør med tanke på cruisetrafikken er å sørge for at kommunene lovlig kan regulere antall cruisebåter og passasjerer man kan ta i mot per dag og at man samtidig har klare miljøkrav til hvilke båter som skal kunne komme i norsk farvann.

Norge bør ha en klarere politikk knyttet til hvilke type cruise og hvor mange båter vi skal ta imot. Politikken bør utformes slik at man sørger for at de mest miljøvennlige skipene er de som kommer til Norge, og at presset på land ikke blir for stort, altså slik at man lokalt har foretatt en tåleevneanalyse og satt et tak på hvor mange passasjerer og hvor mange skipe man skal ha på destinasjonen per dag. Dette er en viktig regulering av cruisenæringen som også vil påvirke rederiene til å gjøre viktige investeringer i bærekraftig teknologi. Det er også en naturlig måte å prise norsk natur på. Forslaget som her er på høring gir ingen slike positive insentiver og vil, på grunn av at Norge blir en mindre attraktiv cruise-destinasjon, gjøre Norges rolle som pådriver for slike investeringer mindre.

Det er høyt press på cruisehavner i sør-vest Norge som Ålesund, Bergen, Stavanger. Samtidig vet vi at mange her ønsker seg mindre volum og mindre forurensende cruisetraffikk. I Nord-Norge er det imidlertid mindre trafikk og ønske om vekst. Dette forslaget vil høyst sannsynlig øke presset på havnene i sørvest, og redusere trafikken nordover, og dermed øke trykket i pressområdene og svekke distriktene i nord.

Mangelfull drøfting av konsekvenser

NFD foreslår følgende regel for cruiseskip i høringsnotatet s. 96:

"Mange cruiseskip anløper norske havner fra utlandet. Departementet foreslår 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 seilassen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann". Tilsvarende som for skip i kystfart, gjelder kravet fra skipet forlater første norske havn til det anløper siste norske havn. På den måten omfattes cruiseskipet kun i den perioden det utfører cruise i norske farvann. Departementet anser at skip som ligger i norsk havn utenom første og siste anløpshavn er omfattet av kravet"

I høringsnotatet skriver departementet på s. 95

"Holmefjordutvalget anbefalte å innføre et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på cruiseskip hvor Norge er hovedreisemålet, og å avgrense mot skip i internasjonal cruisevirksomhet: Utvalget anbefaler for det andre at det innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for passasjerskip i norske farvann som er i direkte konkurranse med kystruten. 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.

Utvalget har drøftet et forslag fra arbeidstakersiden om en konkretisering der det stilles krav om at norske lønns- og arbeidsvilkår skal gjelde cruiseskip som anløper minst fire norske havner og hvor cruiset fra start til slutt i det vesentlige skjer i norsk farvann, men har ikke kommet til enighet om dette. 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 cruisetraffikk, og det vil kunne ha betydelig negative konsekvenser om internasjonale cruiserederier legger om sine anløp.

Departementet har i vedlagte lovutkast § 6 foreslått som hovedregel at alle cruiseskip som seiler mellom norske havner skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår. Dette gjelder også dagscruise eller lignende som utelukkende opererer ut ifra én norsk havn."

Men så skriver ikke departementet noe mer om eventuelle konsekvenser. Dette er uheldig.

Våre medlemmer i Nord-Norge skriver at gitt at gjennomføring av forslaget slik det foreligger vil medføre at cruiserederiene velger bort Nord-Norge vil dette gi følgende negative konsekvenser:

- Cruiseturistenes og mannskapets kjøp av varer (shopping), tjenester og opplevelser vil bortfalle.
- Cruiseturistenes bidrag til opprettholdelse av et kritisk besøksvolum som gir grunnlag for utvikling av helårige arbeidsplasser spesielt innen opplevelses- og aktivitetsbedriftene vil falle bort. I en landsdel med begrenset størrelse på lokalmarkedet har cruiseturismen og ikke minst siste års utvikling av vintercruise, vært en vesentlig forutsetning for å kunne bygge opp levedyktige opplevelses- og aktivitetsbedrifter langs kysten. Utviklingen i Alta kommune er et godt eksempel på dette.
- Pågående arbeid med å etablere snuhavnoperasjoner i Nord-Norge og dermed øke oppholdstiden i nord med derpå følgende økte lokale ringvirkninger av cruisetrafikken vil stoppe opp.
- Redusert omsetning til de aktørene som leverer tjenester til cruiserederiene: Fortøyning, renovasjon, vann, vakt hold/sikkerhet, proviant, bunkers, utstyr, skipselektronikk, skipsmekanikk samt hotell-, lokale transport- og flytjenester som benyttes av de rederiene som skifter mannskap og bytter passasjerer

NHO Reiseliv synes det er overraskende at NFD, når et regjeringsnedsatt utvalg legger til grunn at krav om at norske lønns- og arbeidsvilkår på cruisebåter vil gi betydelig negative konsekvenser for landbasert reiseliv, ikke drøfter disse konsekvensene noe videre og velger å overse Holmefjordutvalgets anbefaling. NHO Reiseliv anbefaler at NFD bedre utreder konsekvensene av forslaget både for reiselivsnæringen, men også for annen aktivitet på land som er avhengig av skipstrafikk. Et så inngripende forslag med potensielt vidtrekkende konsekvenser bør i større grad utredes. Vi tror heller ikke det er NFDs intensjon å dele Norge i to når det gjelder insentiver for cruisebesøk og bidra til mindre verdiskaping på land fra cruisenæringen i Norge, særlig i de områder hvor det er godt med plass og en godt etablert infrastruktur på land for verdiskaping.

Potensielt skadelig for snuhavn-praksis.

Å være snuhavn ansees å være attraktivt fordi det gir destinasjonen mulighet til å få ut større effekt av cruiseskipsanløp enn ved et vanlig dagsbesøk. Flere norske havner har vært såkalt snuhavn for cruiseskip. Det vil si at cruiset starter og avslutter i en norsk havn. Det er to hovedtyper snuhavn anløp; Den ene typen kalles "Home port" hvor skipet starter og returnerer til samme havn for å bytte passasjerer, såkalt rundreise. Den andre typen kalles "open jaw" og her starter skipet i en havn og avslutter cruiset i en annen havn der de bytter passasjerer. Passasjerene som skal delta på cruiset kommer da til den destinasjonen hvor cruiset starter, enten på egen hånd eller med charterfly. Når passasjerene kommer samlet med charterfly er det vanlig at de transporteres direkte fra flyplass til havnen og går ombord i skipet, og man følger et program lagt opp av rederiet. I de tilfeller hvor cruisepassasjerene kommer individuelt til en destinasjon for å starte et cruise, benytter de gjerne anledningen til å komme en dag eller to før cruiset starter eller bli igjen etter cruisets slutt. Dette øker den lokale verdiskapingen ved at de bor på hotell, handler, spiser og benytter seg av lokale opplevelses- og attraksjonstilbud. Forslaget fra NFD vil gjøre denne praksisen betydelig mindre attraktiv, og kunne bidra til at rederiene slutter helt med dette. Dette vil igjen bety betydelig mindre inntekter og verdiskaping på land.

Uklare definisjoner

En annen sentral utfordring med forslaget er at hvilke definisjoner som ligger til grunn for en seilas (altså forslaget "over halvparten av seilassen målt i tid skjer i norsk territorialfarvann") er uklart og gjør det dermed vanskelig å si noe om konsekvensene av tiltaket. For en ytterligere problematisering av definisjonen på seilas, viser vi til høringssvaret fra Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). Vedrørende forslagets § 11, som gjelder fagforeningers adgang til å undersøke lønns- og arbeidsvilkår for skip som ligger i havn, viser vi til høringssvaret fra NHO.

Med vennlig hilsen

NHO Reiseliv



Kristin Krohn Devold
Adm.dir. NHO Reiseliv



Ole Michael Bjørndal
Fagdirektør næringspolitikk