



Politisk oplæg fra Søfartens Ledere, Maskinmestrenes Forening og CO-Søfart om bedre jobmuligheder for danske skibsofficerer, søfarende, DIS og det Blå Danmark

November 2009

Foreningerne har siden 1990 bakket om dansk skibsfartspolitik, erhvervets rammevilkår og regeringens seneste handlingsplan "Danmark som Europas førende søfartsnation", med øget fokus på rekruttering til skibsofficersuddannelserne og danske juniorofficerer, som en investering og fødekæde til øgede maritime kompetencer i en stærk maritim klynge i Danmark – til søs og i land.

Foreningerne har imidlertid gennem det seneste år kunnet konstatere vigende beskæftigelsesmuligheder for danske skibsofficerer og søfarende hos danske rederier i DIS (Dansk Internationalt Skibsregister).

Aktuelt kan det konstateres, at de to store rederier A.P. Møller-Mærsk og Torm ikke længere kan eller vil ansætte egne uddannede danske officerer. På trods heraf fortsætter begge rederier rekruttering og uddannelse af nye danske skibsofficerer, med henvisning til rederierhvervets politiske løfter til regering om rekruttering og uddannelse i takt med udvidelsen af rammevilkårene med tonnageskat.

Begge rederier har i tale og handling gjort det klart, at man i den internationale konkurrence ikke kan eller vil satse på danske juniorofficerer i tilstrækkeligt omfang til, at sikre alle nyuddannede danske skibsofficerer jobmuligheder. I stedet ønsker man, at beskæftige billigere udenlandsk arbejdskraft.

Det danske uddannelsessystem er bygget op om, at mange studerende har en uddannelseskontrakt med et dansk rederi. A.P. Møller – Mærsk og Torm har gennem årene løftet 75 procent eller mere, når det gælder rekruttering og uddannelse af skibsofficerer.

For at nyuddannede danske skibsofficerer kan opbygge de kompetencer og erfaringer, som er nødvendige for den fortsatte udvikling af en maritim kompetenceklynge og fortsat vækst og udvikling af skibsfartserhvervet i Danmark, skal de have jobs og erhvervserfaring til søs.

I DIS er der masser af skibe og arbejdspladser. På trods af DIS, med det dertilhørende nettolønssystem uden indbetaling af indkomstskat på søfarende og

førnævnte tonnageskat til fordel for de danske rederier, er de danske rederier ikke villige eller i stand til at tilbyde danske skibsofficerer beskæftigelse.

For danske søfarende er der imidlertid ikke særligt mange andre jobmuligheder end hos danske rederier og skibe i DIS. Det skyldes at man i verden i dag har en situation, hvor skibsfarten - både rederier og søfarende - støttes af nationale "ordninger" og national lovgivning, som har til formål at støtte egne rederier og i et vist omfang egne søfarende. Lønniveauer er derfor svære at sammenligne, da meget afhænger af hvor meget den enkelte sømand skal betale i skat i sit bopælsland.

Danske søfarende, som tager beskæftigelse hos udenlandske rederier, skal betale fuld skat af sin indkomst med et sømandsskattefradrag på 56.900 kr. Det betyder som oftest at en dansk sømand vil have en væsentlig lavere indkomst efter skat end søfolk beskæftiget i DIS. Det har den virkning, at foreningerne i dag har en meget begrænset del af deres medlemmer ansat i udlandet. Det skal bemærkes, at sømandsskattefradraget har været låst fast siden indførelsen af DIS i 1990.

For at kompetenceklyngeargumentet bag den danske skibsfartspolitik med støtte og gode rammevilkår til rederierne samt satsningen på øget rekruttering og uddannelse af danske skibsofficerer og søfarende kan holde vand, er det nødvendigt at erhvervet, regering og folketing forholder sig til, at danske rederier har svært ved at tilbyde og sikre beskæftigelse af danske skibsofficerer og øvrige søfarende.

Foreningerne er parate til fortsat at bakke op om DIS og skabe en varig løsning omkring DIS og rederiernes rammevilkår hvor:

1. Rederierne forpligtes til at opfylde "samfundskontrakten" om et nødvendigt og defineret niveau af dansk beskæftigelse i danske skibe til opbygning af erfaringer og kompetencer i Det blå Danmark
2. Danmark udvikler bedre muligheder for danske skibsofficerer og øvrige søfarende udenfor DIS og i udlandet.
3. DIS-loven gøres moderne og tidssvarende i forhold til udenlandske søfolks rettigheder jfr. internationale konventioner, hvor vi som faglige organisationer også kan varetage udenlandske søfolks interesser.
4. Prisen for rederiernes gode rammevilkår også bør være fuld eller øget finansiering fra rederierne til arbejdet med arbejdsmiljø og velfærden for de søfarende på vores multinationale og multikulturelle arbejdspladser.

Ad. 1. Nødvendig dansk beskæftigelse i DIS.

Målene for rederierhvervets samlede bidrag til rekruttering og uddannelse af danske skibsofficerer er politisk aftalt mellem regeringen og rederierhvervet i forbindelse med

indførslen af tonnageskatten og handlingsplanen "Danmark som Europas førende søfartsnation". Bagved sidstnævnte plan ligger et grundigt studie fra Søfartsstyrelsen omkring erhvervets behov for veluddannet arbejdskraft til det samlede blå Danmarks vækst og udvikling. Det er vores opfattelse, at nu hvor rederierne lever op til målsætningerne omkring rekruttering, bør de også forpligtes af mål for beskæftigelse af det nødvendige antal danske skibsofficerer og øvrige søfarende. Vi er parate til at drøfte og aftale dette "nødvendige antal".

Ad. 2. Bedre muligheder for danske skibsofficerer og øvrige søfarende udenfor DIS og i udlandet.

Som nævnt i de indledende bemærkninger, er det nødvendigt at se på og lempe den nuværende beskatning af danske søfolk udenfor DIS. Vi ser to muligheder. Enten en lempelse af opholdsreglerne i Ligningslovens § 33 A og/eller en "genindførsel" af sømandsskattefradraget.

Det er relevant at sammenligne i forhold til andre lande.

I England (UK) har man systemet Seafarers Earnings Deductions (SED), hvor sømænd får skatten tilbage, såfremt de i et skatteår har været mere end 183 dage ude af landet og deres udmønstringer på skibe enten er påbegyndt eller afsluttet i udenlandsk havn. Det behøver ikke at være sammenhængende 183 dage, men kan deles op på flere udmønstringer, som lægges sammen. SED er et eksempel på hvordan man mere smidigt kan gennemføre opholdsbestemmelser om tjeneste og indkomst udenfor landet end det er tilfældet i Ligningslovens § 33 A, hvor danske søfolk skal være ude af landet i sammenhængende 6 måneder af gangen med ret til 42 dage i Danmark.

I Norge har man som i Danmark et internationalt og åbent register NIS og et nationalt register NOR. I det sidstnævnte er der til rederier med skibe international konkurrence refusion på sømandens beregnede skat. I NOR er skibene i vidt omfang besat med norske stillinger. I NIS er bemanningen ofte international og refusionen på skatten kun 8 procent. Men man har også et sideløbende system, med et sømandsskattefradrag. Fradraget er pt. 80.000 kr. og kan udover, at det indgår i skatteberegningen for norske søfolk i NOR og NIS før skat og refusion, også anvendes af norske søfolk ansat for udenlandske rederier.

Vi ser gerne, at det danske sømandsskattefradrag, som har ligget stille og ureguleret hen siden 1990, justeres op til et niveau, hvor det hjælper danske søfolk til at tage job i udlandet. Et højere sømandsskattefradrag skal hjælpe til med, at oppebære et lønniveau efter skat, som uden at være på fuldt niveau, dog er sammenligneligt med at sejle på nettoløn i DIS.

Vi har gennemført beregninger, som viser at et sømandsskattefradrag på 105.000 kr. eller derover i 2010 vil kunne gøre det attraktivt og muligt for vores medlemmer at tage job for udenlandske rederier eller danske rederiers skibe på fremmedflag, når der er problemer med at få arbejde hos danske rederier i DIS.

Vi er godt klar over at begge løsninger indebærer en lavere beskatning af søfolk end andre danske skatteborgere. Men det er vigtigt for os at understrege, at Danmark allerede i dag giver et stort skattemæssigt tilskud til erhvervet. Ifølge vore overslagsberegninger er den samlede mistede skat på danske og udenlandske søfarende i DIS ca. 1,2 mia. kr. om året.

Vore beregninger med en sømandsskattefradragssmodel på 105.000 kr. viser, at fx nye jobmuligheder til 200 danske søfolk i udenlandske rederier til anslåede udenlandske hyreniveauer, vil give et skattemæssigt overskud for Danmark på ca. 25 mio. kr. i forhold til hvis de var ansat i DIS

Det er også et ønske fra mange af vores medlemmer bosat i kommuner med stor andel af DIS-søfarende, som fx. i Svendborg og på Ærø, at man også skattemæssigt kan bidrage til kommunernes indtægter og til fællesskabet. Dette vil et moderniseret sømandsskattefradrag gøre muligt.

Nettolønssystemet i DIS er i øvrigt funderet aftalemæssigt i erhvervet, således at man aftaler ekstraordinære reguleringer af nettolønningerne når der sker ændringer i personskatten. Det er vigtigt for os at gøre helt klart, at en modernisering og forhøjelse af sømandsskattefradraget, som en støtte til beskæftigelse af danske søfolk og en hjælpende hånd til gennemførelse af handlingsplaner og målsætninger for dansk skibsfart, ikke fra vores side vil blive fulgt op med et krav om overfor vore arbejdsgivere om regulering af nettolønningerne i DIS, som følge af et konkret tiltag på sømandsskattefradraget.

Ad. 3. Modernisering af DIS-loven

Vores erhverv og DIS er i dag en global arbejdsplads. Det bør man forholde sig til og se på en justering af DIS-loven, således at vi som faglige organisationer også kan varetage udenlandske søfolks interesser.

DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3 forhindrer de danske organisationer i fuldt ud at organisere udenlandske søfarende, da vi ikke kan indgå overenskomster for disse grupper. Det er vores opfattelse, at loven i sin tid blev lavet i frygt for at de danske faglige organisationer vil underminere DIS og støtten til rederierne, ved gennem international faglig kamp at kæmpe imod overenskomster under dansk lønniveau.

Med dette udspil er det klart, at vi som ansvarsfulde danske fagforeninger er parate til at bakke 100 procent op bag DIS, såfremt vore synspunkter og ideer i dette oplæg

imødekommes. Det må også være klart for alle, at danske faglige organisationer i dag ikke vil kunne gennemføre, det man frygtede i 1990. Dertil er markedet alt for globalt. Og det er ikke i de udenlandske søfarendes interesse at opnå et dansk lønniveau.

Der er i dag mange udlændinge i DIS, hvoraf en meget stor mængde kommer fra lande udenfor EU. Alle disse udenlandske søfarende omfattes af dansk lovning, danske sociale regler og dansk ansættelsesret. Det er vigtigt, at der nogen til at varetage deres interesser. Derfor er det nødvendigt at de frit kan organisere sig.

Ved at ændre DIS-loven på disse punkter kommer Danmark også i fuld overensstemmelse med de internationale konventioner på området, ligesom man er på alle andre områder indenfor skibsfarten. Det vil yderligere understrege Danmarks strategi om kvalitetsskibsfart.

Mange af disse forhold har erhvervet drøftet og diskuteret i DIS-kontaktudvalget, og aftalen om DIS-kontaktudvalget vil derfor kunne danne inspiration til en modernisering af DIS-loven.

Ad. 4. Søfarendes arbejdsmiljø og velfærd

Det stigende antal udlændinge i DIS har skabt opgaver i Søfartens Arbejdsmiljøråd indenfor områder som kulturforskelle, kommunikation og ledelse. Søfartens Arbejdsmiljøråd har leveret et godt produkt til gavn for rederierne på forebyggelse af ulykker, bedre trivsel og forståelse mellem nationaliteterne om bord. Igen er det med til at udvikle dansk skibsfart som kvalitetsskibsfart. Søfartens Arbejdsmiljøråd bør efter vores opfattelse have flere midler. Vi synes ikke det skal tages ud af Søfartsstyrelsens i forvejen begrænsede midler, og foreslår derfor at den fulde finansiering af rådet pålægges rederierne.

Handelsflådens Velfærdsråd har også øget behov for at kunne servicere de udenlandske søfarende samtidig med, at der naturligvis skal holdes gang i en god og solid velfærdsservice til de danske søfolk. Finansieringen er delt mellem staten, rederiet og den søfarende. I dag er der skibe hvor dele af velfærden (fx danske tv-udsendelser og filmordninger) er fjernet fordi flertallet af udlændingene om bord ikke ønsker at betale og deltage. Forhold som betyder, at de få danskere på skibet mister disse vigtige ting. Ligesom med Arbejdsmiljørådet foreslår, vi at finansieringen af Handelsflådens Velfærdsråd lægges over til rederierne.

Afslutning

- **Vores budskab er at der skal skabes flere arbejdsplader og udviklingsmuligheder, hvis vi fortsat skal tro på det underliggende "kompetenceklyngeargument" for DIS.**

- **Vores forslag til støtteinitiativer betyder ikke yderligere bevillinger eller støtte til erhvervet. Tværtimod vil en modernisering af sømandsskattefradraget som et alternativ til DIS give et positivt skatteprovenu for hver enkelt sømand som måtte vælge alternativet til DIS. Det vil også sikre at strategien om Danmark som Europas førende søfartsnation kan opfyldes.**
- **Der er ikke grund til at beskytte rederierne mod det alternative system, som vi foreslår, idet rederierne selv har meldt ud, at de ikke kan ansætte den nye unge generation af danske skibsofficerer i DIS. Rederierne vil hellere satse på billigere østasiatisk og østeuropæisk arbejdskraft.**

Med venlig hilsen



Søfartens Ledere

www.soefartensledere.dk



Co-Sea

www.co-sea.dk



Maskinmestrenes Forening

www.mmf.dk