

## Съобщение на Комисията за предоставяне на насоки относно държавната помощ за дружествата за управление на кораби

(текст от значение за ЕИП)

(2009/С 132/06)

### 1. ОБХВАТ

Настоящото съобщение се занимава с допустимостта на управлението на екипажа и техническото управление на кораби до намаляването на корпоративен данък или прилагането на данък върху тонажа съгласно Раздел 3.1 от Съобщение на Комисията С(2004) 43 — Насоки на Общността за държавна помощ за морския транспорт <sup>(1)</sup> (наричани по-нататък „Насоките“). То не се занимава с държавната помощ за търговско управление на кораби. Настоящото съобщение важи за управлението на екипажа и техническото управление независимо дали те са самостоятелно или съвместно осигурявани за един и същ кораб.

### 2. ВЪВЕДЕНИЕ

#### 2.1. Общ контекст

Насоките предвиждат възможността дружествата за управление на кораби да се ползват от данък върху тонажа или други данъчни споразумения за корабоплавателните дружества (Раздел 3.1). Допустимостта обаче се ограничава до съвместното осигуряване на техническо управление и управление на екипажа за един и същ плавателен съд („пълно управление“), като тези дейности не се допускат за данък върху тонажа или други данъчни споразумения, когато се осигуряват самостоятелно.

Насоките посочват, че Комисията ще разгледа въздействието от Насоките относно управлението на кораби след три години <sup>(2)</sup>. Настоящото съобщение определя резултатите от тази последна оценка и прави изводи относно допустимостта на дружествата за управление на кораби за държавна помощ.

#### 2.2. Управление на кораби

Дружествата за управление на кораби са субекти, предоставящи различни услуги на корабособствениците, като технически изследвания, набиране, обучение и управление на екипаж и опериране на плавателни съдове. Съществуват три основни категории услуги за управление на кораби: управление на екипажа, техническо управление и търговско управление.

Управлението на екипажа по-специално се състои от занимаване с всички въпроси по отношение на екипажа, например избор и наемане на подходящо квалифицирани моряци, издаване на фишове за заплати, гарантиране на подходящо равнище на личния състав на кораба, проверяване на сертификатите на моряците, осигуряване на застрахователно покритие против инциденти и при инвалидност, осигуряване на формалностите по пътуването и издаването на визи, възстановяване на разходите за медицинско обслужване, оценяване на дейността на моряците и, в някои случаи, обучението им. Управлението на екипажа обхваща най-значимата част от индустрията на управлението на кораби в света.

Техническото управление се състои в осигуряването на мореходност на плавателния съд и пълното му съответствие с техническите изисквания и изискванията за безопасност и сигурност. По-специално техническият управител отговаря за взимането на решения относно ремонтването и поддръжката на даден кораб. Техническото управление представлява значителен раздел от индустрията на управлението на кораби, макар и доста по-малък от управлението на екипажа.

Търговското управление се състои в насърчаването и гарантирането на продажбата на капацитета на кораба посредством отдаване под наем на корабите, ангажирането им за превоз на пътници, осигуряването на достъп до пазари и назначаването на агенти. Търговското управление представлява много малък раздел от индустрията на управлението на кораби. Към момента Комисията не разполага с пълната информация относно търговското управление, с което разполага. Следователно настоящото съобщение не се занимава с търговското управление.

Управлението на корабите, както всяка друга морска дейност, е глобално по характер. При липсата на международно законодателство, регламентиращо управлението на кораби от трета страна, стандартите в тази област са уредени в рамките на спогодбите за частното право <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> ОВ С 13, 17.1.2004 г., стр. 3.

<sup>(2)</sup> Вж. бележка под линия № 3 на стр. 7 от ОВ С 13, 17.1.2004 г.

<sup>(3)</sup> Пример за това е „SHIPMAN 98“ — стандартното споразумение за управление на кораби на Балтийския и международен морски съвет (ВМСО), което често се използва при взаимоотношенията между дружествата за управление на кораби и корабособствениците.

В Общността управлението на кораби се извършва главно в Кипър. Но дружества за управление на кораби има и в Обединеното кралство, Германия, Дания, Белгия и Нидерландия. Извън Общността дружествата за управление на кораби са установени главно в Хонконг, Сингапур, Индия, Обединените арабски емирства и САЩ.

### 2.3. Преглед на условията за допустимостта на дружествата за управление на кораби

След публикуването на Насоките през януари 2004 г. няколко морски държави се присъединиха към Общността, сред тях Кипър, който е с най-силно присъствие на дружества за управление на кораби в света.

Присъединяването на Кипър и подготвителната ѝ работа за спазване на Насоките, както и проучване, осъществено от консорциум за администрацията на същата държава-членка <sup>(1)</sup>, позволи по-пълно разбиране на тази дейност и на развитието ѝ. Увеличи се осведомеността по-специално по отношение на връзката от една страна между техническо управление и управление на екипажа, и корабоплаването от друга страна, както и по отношение на възможността управителите на екипажа и/или техническите управители да помагат за постигане на целите на Насоките.

### 3. ОЦЕНЯВАНЕ НА ДОПУСТИМОСТТА НА ДРУЖЕСТВАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА КОРАБИ

За разлика от другите услуги, свързани с морето, управлението на кораби е стандартна основна дейност на морските превозвачи, обикновено предоставяна от самото дружество. Управлението на кораби е една от най-характерните дейности на операторите на кораби. В наши дни обаче в някои случаи то се извършва като „аутсорсинг“ с трети страни — дружества за управление на кораби. Поради тази връзка между управлението на кораби и корабоплаването дружествата за управление на кораби — трети страни са професионални оператори със същия професионален опит както корабособствениците, и макар че са сегментирани съобразно специализацията си, функционират в същата бизнес среда. Корабособствениците са единствените клиенти на дружествата за управление на кораби.

В този контекст Комисията счита, че „аутсорсингът“ на управление на кораби не трябва да бъде санкциониран данъчно що се отнася до управлението на кораби, осъществявано в рамките на едно и също дружество, при условие че дружествата за управление на кораби изпълняват същите изисквания, които изпълняват корабособствениците, и че осигуряването на помощ за първите допринася за постигането на целите на Насоките по същия начин, както осигуряването на помощ за корабособствениците.

Комисията по-специално смята, че точно заради специализацията им и характера на основната им дейност, дружествата за управление на кораби могат съществено да допринесат за постигането на целите на Насоките, по-специално постигането на „ефикасен, сигурен и екологичен морски транспорт“ и „консолидиране на морския клъстер, установен в държавите-членки“ <sup>(2)</sup>.

### 4. РАЗШИРЯВАНЕ НА ДОПУСТИМОСТТА ДО ДЪРЖАВНА ПОМОЩ ЗА ДРУЖЕСТВАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА КОРАБИ

Въз основа на обясненото в Раздел 3 по-горе, Комисията ще разреши, съгласно член 87, параграф 3, буква в) от Договора за Създаване на Европейската общност, данъчни облекчения за дружествата за управление на кораби, посочени в Раздел 3.1 на Насоките, по отношение на съвместното или самостоятелното управление на екипажа и на техническото управление на кораби, при условие че са изпълнени условията, определени в Раздели 5 и 6 на настоящото съобщение.

### 5. УСЛОВИЯ ЗА ДОПУСТИМОСТ, ПРИЛОЖИМИ ЗА ТЕХНИЧЕСКИТЕ УПРАВИТЕЛИ И ЗА УПРАВИТЕЛИТЕ НА ЕКИПАЖА

Ако искат да бъдат допуснати до помощ, дружествата за управление на кораби следва да представят доказателства за ясна връзка с Общността и нейната икономика, съгласно Раздел 3.1 от Насоките. Освен това те следва да допринасят за постигането на целите на Насоките, като тези, посочени в Раздел 2.2. от Насоките. Техническите управители и управителите на екипажа са допустими до държавна помощ, при условие че корабите, които управляват, са съобразени с изискванията, посочени в Раздели от 5.1 до 5.4 от настоящото съобщение. Допустимите дейности следва изцяло да се извършват от територията на Общността.

<sup>(1)</sup> Изследване за управлението на кораби в Кипър и в Европейския съюз от 31 май 2008 г., осъществено за правителството на Кипър от консорциум под ръководството на Виенския университет за икономика и бизнес администрация.

<sup>(2)</sup> Раздел 2.2 от Насоките.

### 5.1. Принос към икономиката и заетостта в рамките на Общността

Икономическата връзка с Общността се доказва от факта, че управлението на кораби се извършва на територията на една или повече държави-членки и че главно лица с националност от държавите на Общността са наети на работа в наземните дейности или на корабите.

### 5.2. Икономическа връзка между управляваните кораби и Общността

Дружествата за управление на кораби могат да се ползват от държавната помощ за кораби, които са напълно управлявани от територията на Общността, независимо дали управлението се предлага от същото дружество или частично или изцяло се осъществява по договор с едно или повече дружества за управление.

Тъй като все пак дружествата за управление нямат пълен контрол над своите клиенти, горното изискване се смята за изпълнено, ако поне две трети от тонажа на управляваните кораби се управлява от територията на Общността. Тонажът, който надхвърля този процент и не е изцяло управляван от Общността, не се допуска до помощ <sup>(1)</sup>.

### 5.3. Съвместимост с международните стандарти и стандартите на Общността

Дружествата за управление на кораби са допустими, ако всички кораби и екипажи, които те управляват, са съвместими с международните стандарти и ако са изпълнени изискванията на законодателството на Общността, по-специално тези по отношение на сигурността, безопасността, обучението и сертифицирането на моряците, екологичните показатели и работните условия на борда.

### 5.4. Изискване за дял от тонажа, плаващ под флага на държава от Общността (връзка с флага)

Изискването за дял от тонажа, плаващ под флага на държава от Общността, посочено в осмия параграф на Раздел 3.1 от Насоките важи за дружества за управление на кораби. Делът от флагове на държави от Общността, който трябва да се счита като референция, е делът от деня, в който настоящото съобщение е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*. За новите дружества референцията се изчислява една година след датата, на която са започнали дейността си.

## 6. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА УПРАВИТЕЛИ НА ЕКИПАЖА

### 6.1. Обучение на моряци

Управителите на екипажа са допустими за държавна помощ, ако всички работещи на борда на управляваните кораби са образовани, обучени и притежават сертификат за правоспособност в съответствие с Конвенцията на Международната морска организация за стандартите на обучение, дипломиране и носене на морска вахта за моряците, 1978 г. и последвалите я поправки (STCW), и успешно са преминали обучение за личната безопасност на борда на кораба. Освен това управителите на екипажа са допустими за държавна помощ, ако изпълняват изискванията на STCW и на законодателството на Общността относно отговорностите на дружествата.

### 6.2. Социални условия

Ако желаят да бъдат допускани до държавна помощ, управителите на екипажи следва да гарантират, че на всички управлявани кораби работодателите на моряците, били те корабособствениците или дружествата за управление на кораби, напълно изпълняват разпоредбите на Конвенцията за морски труд от 2006 г., приета от Международната организация на труда (МОТ) <sup>(2)</sup>. Дружествата за управление на кораби следва да гарантират по-специално, че се прилагат правилно разпоредбите на Конвенцията за морски труд (КМТ) относно договора за работа на моряците <sup>(3)</sup>, загубата на кораба или корабокрушението <sup>(4)</sup>, медицинското обслужване <sup>(5)</sup>, отговорността на корабособствениците, включително изплащането на надници в случай на злополука <sup>(6)</sup> или болест и репатрирането <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> При положение, че неизпълнението на правилото за двете трети не засяга допустимостта на дружеството за управление на кораби до държавна помощ.

<sup>(2)</sup> Следва да се припомни, че европейските социални партньори приеха спогодба, която съдържа съответната част от Конвенцията за морски труд от 2006 г., която бе интегрирана в Общностното законодателство с Директива 2009/13/ЕО от 16 февруари 2009 г. на Съвета за прилагане на споразумението, сключено между Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност (ECSA) и Европейската федерация на транспортните работници (ETF) относно Конвенцията за морски труд от 2006 г., и за изменение на Директива 1999/63/ЕО (ОВ L 124, 20.5.2009 г., стр. 30).

<sup>(3)</sup> Правило 2.1 и Стандарт А2.1 (договор за наемане на моряците) от дял 2 от КМТ.

<sup>(4)</sup> Пак там, Правило 2.6 и Стандарт А2.6 (компенсации на моряците за договор за загубата на кораба или корабокрушението) от дял 2.

<sup>(5)</sup> Пак там, Правило 4.1 и Норма А4.1 (медицинско обслужване на борда и на брега); Отговорност на корабособственика Правило 4.3 и Норма А4.3 (Защита на здравето и безопасността и превенция на злополуките); Правило 4.4 (Достъп до възможности за благосъстояние на брега) от дял 4.

<sup>(6)</sup> Пак там, Правило 4.2 и Стандарт А4.2 (отговорност на корабособственика) от дял 4.

<sup>(7)</sup> Пак там, Правило 2.5 и Стандарт А2.5 (Репатриране) от дял 2.

Управителите на екипажа също следва да гарантират, че напълно са спазени стандартите за работното време и времето за почивка, предвидени от КМТ.

И накрая, за да бъдат допускани до държавна помощ, управителите на екипажа също следва да осигурят финансова сигурност за гарантиране на компенсация в случай на смърт или на дългосрочна нетрудоспособност на моряците поради професионално нараняване, болест или опасност.

#### 7. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ДАНЪКА

Също така в случая на дружествата за управление на кораби Комисията ще прилага принципа от Насоките, според който, с цел да се избегнат нарушенията, тя ще разрешава само схеми, които пораждат хомогенна данъчна тежест в държавите-членки за една и съща дейност или за един и същ тонаж. Това означава, че пълното освобождаване или равностойните схеми няма да бъдат разрешавани <sup>(1)</sup>.

Данъчната основа, която ще се използва за дружествата за управление на кораби може очевидно да не бъде същата като тази, прилагана за корабособственици, тъй като по отношение на даден кораб оборотът на дружествата за управление на кораби е много по-нисък от този на корабособственика. Съобразно с проучването, споменато в Раздел 2.3, както и с уведомленията, получавани преди, данъчната основа, която ще се прилага към дружествата за управление на кораби следва да бъде приблизително 25 % (изразена като тонаж или фиктивен приход) от тази, която би се прилагала към корабособственика за същия кораб или тонаж. Следователно Комисията изисква по схемите за облагане с данък на тонажа на управлението на кораби да се прилага процент, не по-малък от 25 % <sup>(2)</sup>.

Ако дружествата за управление на кораби се ангажират с дейности, които не се допускат до държавна помощ по настоящото съобщение, те трябва да водят отделно счетоводство за тези дейности.

В случай че дружествата за управление на кораби сключват договор за подизпълнение на част от дейността си с трети страни, последните не се допускат до държавна помощ.

#### 8. ПРИЛАГАНЕ И ПРЕРАЗГЛЕЖДАНЕ

Комисията ще прилага насоките, предвидени в настоящото съобщение от деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Държавната помощ за дружествата за управление на кораби ще бъде включена в общото преразглеждане на Насоките, както е предвидено в Раздел 13 на последните.

---

<sup>(1)</sup> Комисията използва възможността в настоящото съобщение да подчертае, че механизмът, използван за изчисление на данъка, платим от дружествата за управление на кораби и корабособствениците, не е от значение; по-специално той е без значение дали се прилага система, основана върху фиктивен приход или не.

<sup>(2)</sup> Корабособственикът, ако е допускан, остава отговорен за данъка върху целия тонаж.