

Saopštenje Komisije kojim se daje uputstvo u vezi sa primjenom pravila državne pomoći kompanijama za upravljanje brodovima

PODRUČJE PRIMJENE

Ovo Saopštenje se odnosi na podobnost posade i tehničkih rukovodilaca brodova za smanjenje poreza na dobit ili primjene tonažnog poreza po članu 3.1 Saopštenja Komisije C (2004) 43 - Smjernice Komisije o državnoj pomoći pomorskom saobraćaju¹ ("Smjernice"). Ono se ne bavi državnom pomoći komercijalnim menadžerima brodova. Ovo Saopštenje se odnosi na posadu i tehničko upravljanje, bez obzira na to da li se pojedinačno ili zajedno obezbjeđuju istom brodu.

2. UVOD

2.1. Širi kontekst

Smjernice predviđaju mogućnost da se kompanije za upravljanje brodovima kvalifikuju za tonažni porez ili druge poreske aranžmane za brodske kompanije (poglavlje 3.1). Međutim, podobnost se ograničava na zajedničko pružanje tehničkog upravljanja i upravljanja posadom na jednom te istom brodu ("puno upravljanje"), dok te aktivnosti ne ispunjavaju uslove za olakšice tonažnog poreza ili druge poreske aranžmane kada se pružaju pojedinačno.

Smjernice propisuju da će Komisija ispitati efekte Smjernica o upravljanju brodovima nakon tri godine.² Ovo Saopštenje izlaže rezultate te skorije procjene i izvlači zaključke o podobnosti kompanije za upravljanje brodovima za državnu pomoć.

2.2. Upravljanje brodovima

Kompanije za upravljanje brodovima su subjekti koji pružaju različite usluge brodovlasnicima, kao što su tehnički pregledi, regrutovanje i obuka posade, upravljanje posadom, i rukovođenje plovidom. Postoje tri glavne kategorije usluga upravljanja brodovima: upravljanje posadom, tehničko upravljanje i komercijalno upravljanje.

Upravljanje posadom, posebno, podrazumijeva bavljenje svim pitanjima koja se odnose na posadu, kao što su izbor i angažovanje odgovarajuće kvalifikovanih moreplovaca, izrada platnih spiskova, obezbjeđivanje primjerenog stepena popunjenosti posadom brodova, provjera kvalifikacija pomoraca, obezbjeđivanje osiguranja od nesreća i invaliditeta za pomorce, obezbjeđivanje putnih aranžmana i viza, obrada zahtjeva za nadoknadu troškova zdravstvene zaštite, ocjenu radnih rezultata pomoraca i, u nekim slučajevima, obučavanje istih. Upravljanje posadom predstavlja daleko najveći dio u industriji menadžmenta brodova širom svijeta

Tehničko upravljanje podrazumijeva obezbjeđivanje sposobnosti plovila za plovidbu i da u potpunosti odgovara tehničkim, sigurnosnim i bezbjednosnim zahtjevima. Tehnički direktor je posebno odgovoran za donošenje odluka o popravci i održavanju broda. Tehnički menadžment predstavlja značajan dio industrije upravljanja brodovima, mada mnogo manji od ekipeže.

Komercijalni menadžment sastoji se u promovisanju i obezbjeđivanju prodaje kapaciteta broda putem čartera brodova, bukiranje rezervacija za teret ili putnike, obezbjeđivanje marketinga i imenovanje agenata. Poslovno upravljanje predstavlja veoma mali dio upravljanja u industriji upravljanja brodovima. Do danas Komisija nema na raspolaganju potpunih informacija o komercijalnom upravljanju. Poslovno upravljanje stoga nije obuhvaćeno u ovom Saopštenju.

Kao i svaka aktivnost u pomorskom saobraćaju, upravljanje brodom po svojoj prirodi ima globalni karakter. U nedostatku međunarodnih propisa koji regulišu upravljanje brodom od strane trećih lica, standardi u ovoj oblasti uređuju se u okviru privatno-pravnih ugovora.³

U Zajednici, upravljanje brodovima uglavnom se odvija na Kipru. Postoje, međutim, kompanije za upravljanje brodovima i u Velikoj Britaniji, Njemačkoj, Danskoj, Belgiji i Holandiji. Izvan Zajednice, kompanije za upravljanje brodovima su uglavnom osnovane u Hong Kongu, Singapuru, Indiji, Ujedinjenim Arapskim Emiratima i SAD.

2.3. Pregled uslova podobnosti za poreske olakšice za kompanije za upravljanje brodovima

Od objavljivanja Smjernica u januaru 2004. godine, nekoliko zemalja sa pomorskom tradicijom su pristupile Zajednici, među njima je i Kipar, na kojem je najveća koncentracija kompanija za upravljanje brodovima u svijetu.

Nakon pristupanja Kipra, koji je uložio napor da ispoštuje Smjernice, i podnošenja studije koju je, na zahtjev ove države članice, izradio jedan konzorcijum⁴, sada postoji potpunija slika ove djelatnosti i njene evolucije. Naročito je postalo jasnije na koji način je povezano tehničko

¹ Sl. L. C 13, od 17.1.2004, str. 3.

² Vidjeti fusnotu 3 na str. 7 Sl. L. C 13, od 17.1.2004.

³ Kao primjer navedenog je standardni BIMCO's ugovor u upravljanju brodom SHIPMAN 98', kojim se često reguliše odnos između kompanije za upravljanje brodom i vlasnika broda

⁴ Studija o upravljanju brodovima na Kipru i u Evropskoj uniji (Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union) od 31. maja 2008. god., izrađena za vladu Kipra od strane konzorcijuma pod vodstvom Bečkog fakulteta za ekonomiju i poslovnu administraciju

upravljanje i upravljanje posadom s jedne strane, i brodarstvo s druge strane, kao i da upravljanje posadom, odnosno tehnički menadžment, može da doprinese ostvarivanju ciljeva datih u Smjernicama.

3. PROCJENA PODOBNOSTI KOMPANIJA ZA UPRAVLJANJE BRODOVIMA

Za razliku od drugih usluga u pomorskom saobraćaju, upravljanje brodom je standardna osnovna djelatnost pomorskih prevoznika, koja se obično obezbjeđuje u samom preduzeću. Upravljanje brodom je jedna od uobičajenih aktivnosti jednog broдача. Danas se, međutim, ova aktivnost u nekim slučajevima izmješta i prepušta kompanijama za upravljanje brodovima. Zbog ove povezanosti upravljanja brodom i brodarstva, treća lica – kompanije za upravljanje brodom su profesionalni operateri koji imaju isti profesionalni background – mada sa različitim specijalizacijama - kao i brodovlasnici, i djeluju u istom poslovnom okruženju. Brodovlasnici su jedini klijenti kompanija za upravljanje brodovima.

U ovom kontekstu Komisija smatra da izmještanje (outsorsing) upravljanja brodom ne treba finansijski kažnjavati u odnosu na upravljanje brodom u okviru preduzeća, pod uslovom da kompanije za rukovođenje brodom ispunjavaju iste uslove koji važe i za brodovlasnike, kao i da će pružanje pomoći navedenim kompanijama doprinijeti postizanju ciljeva datih u Smjernicama na isti način kao i pružanje pomoći brodovlasnicima.

Komisija posebno smatra da kompanije za upravljanje brodovima, upravo zbog njihove specijalizacije i prirode njihove osnovne delatnosti, mogu značajno doprinijeti postizanju ciljeva Smjernica, a posebno postizanju “efikasnog, bezbjednog i ekološkog pomorskog prevoza” i postizanju “konsolidacije pomorskog klastera osnovanog u državama članicama”.⁵

4. PROŠIRENJE MOGUĆNOSTI DOBIJANJA DRŽAVNE POMOĆI NA KOMPANIJE ZA UPRAVLJANJE BRODOVIMA

Na osnovu onoga što je izloženo u Odeljku 3 gore, Komisija će odobriti, na osnovu člana 87(3)(c) Ugovora o osnivanju Evropske zajednice, poreske olakšice kompanijama za upravljanje brodovima, navedenim u članu 3.1 Smjernica, u odnosu na – zajedničke ili zasebne - usluge upravljanja posadom i tehničko upravljanje brodova, pod uslovom da su ispunjeni uslovi navedeni u članu 5 i 6 ovog Saopštenja.

5. USLOVI PODOBNOSTI ZA OLAKŠICE ZA TEHNIČKO UPRAVLJANJE I UPRAVLJANJE POSADOM

Da bi se kvalifikovale za državnu pomoć, u skladu sa Odeljkom 3.1. Smjernica, kompanije za upravljanje brodom treba da dokažu jasnu povezanost sa Zajednicom i njenom privredom. Pored toga, one treba da doprinese ostvarenju ciljeva izloženih u Smjernicama, kao što su utvrđeni u Odeljku 2.2 Smjernica. Kompanije koje se bave tehničkim upravljanjem i upravljanjem posadama podobne su za dodjelu državne pomoći, pod uslovom da brodovi kojima one upravljaju ispunjavaju sve uslove navedene u Odeljcima 5.1 do 5.4 ovih Smjernica. Djelatnost koja se smatra podobnom mora biti vršena u potpunosti sa teritorije Zajednice.

5.1. Doprinos privredi i zapošljavanju unutar Zajednice

Ekonomska veza sa Zajednicom se dokazuje i činjenicom da se rukovođenje brodom vrši sa teritorije jedne ili više država članica i da su na poslovima koji se vrše na kopnu ili na brodu zaposleni uglavnom državljani Zajednice.

5.2. Ekonomska veza između upravljanih brodova i Zajednice

Kompanijama za upravljanje brodovima može biti odobrena državna pomoć za brodove kojima se upravlja u potpunosti sa teritorije Zajednice, bez obzira da li se upravljanje obezbjeđuje u okviru sopstvenog preduzeća ili je djelimično ili u potpunosti povjereno jednoj ili više kompanija za upravljanje brodovima.

Međutim, pošto kompanije za upravljanje brodovima nemaju punu kontrolu nad svojim klijentima, gore pomenuti uslov smatra se ispunjenim ako se sa najmanje dvije trećine tonaže upravljanih brodova upravlja sa teritorije Zajednice. Količina tonaže preko navedenog procenta, kojom se ne upravlja u potpunosti sa teritorije Zajednice, nije podobna za odobravanje državne pomoći.⁶

5.3. Saglasnost sa međunarodnim i evropskim standardima

Kompanije za upravljanje brodovima imaju pravo na dodjelu pomoći, ako svi brodovi i posade kojima upravljaju ispunjavaju međunarodne standarde i u skladu su sa pravnim propisima Zajednice, posebno u pogledu bezbjednosti, sigurnosti, obuke i sertifikacije pomoraca, zaštite životne sredine i uslovima rada na brodu.

5.4. Propisano učešće zastava (povezanost sa zastavom)

Uslov učešća zastava, propisan u osmom stavu Odeljka 3.1 ovih Smjernica, važi i za kompanije za upravljanje brodovima. Učešće zastava Zajednice, koje treba smatrati kao referentnu vrijednost, je učešće istih na dan objavljivanja ovog saopštenja u *Službenom listu Evropske unije*. Za nove kompanije referentna vrijednost se ima obračunavati godinu dana od datuma kada su započele djelatnost.

6. DODATNI USLOVI KOJI VAŽE ZA UPRAVITELJE POSADOM

⁵ Studija o upravljanju brodovima na Kipru i u Evropskoj uniji (Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union) od 31. maja 2008. god., izrađena za vladu Kipra od strane konzorcijuma pod vodstvom Bečkog fakulteta za ekonomiju i poslovnu administraciju

⁶ Treba napomenuti da su Evropski socijalni partneri usvojili sporazum sa bitnim odredbama Konvencije o radu pomoraca iz 2006. koji je integrisan u pravo Zajednice Direktivom Savjeta 2009/13/EC od 16. februara 2009, kojom se implementira Sporazum zaključen od strane Asocijacija brodovlasnika Evropske zajednice (ECSA) i Evropske federacije transportnih radnika (ETF) o Konvenciji o radu moreplovaca iz 2006. god. i kojom se mijenja Direktiva 1999/63/EC (Sl. L. 124, od 20.5.2009, str. 30).

6.1. Obuka pomoraca

Kompanije koje se bave upravljanjem posadom imaju pravo na državnu pomoć, ukoliko su svi pomorci koji rade na brodu kojim upravljaju obrazovani, obučeni i imaju sertifikat o osposobljenosti u skladu sa odredbama Konvencije svjetske pomorske organizacije o standardima za obuku, sertifikaciju i dežurstvo za pomorce, 1978, sa izmenama i dopunama (STCW), i ukoliko su uspješno završili obuku za ličnu bezbjednost na brodu. Pored toga, menadžeri posade su podobni ukoliko ispunjavaju uslove STCV i zakonske uslove Zajednice u pogledu odgovornosti kompanija.

6.2. Socijalni uslovi

Da bi se kvalifikovali za dodjelu državne pomoći, kompanije zadužene za upravljanje posadom moraju osigurati da na svim brodovima kojima one upravljaju poslodavac se u potpunosti pridržava odredbi Konvencije Međunarodne organizacije rada o radu pomoraca iz 2006. godine, ("MLC")⁷, bilo da je to brodovlasnik ili kompanija za upravljanje brodom. Kompanije za upravljanje brodom moraju posebno osigurati da se odredbe Konvencije o radu pomoraca koje se odnose na ugovor o zaposlenju moreplovca⁸, odštetu u slučaju gubitka ili potonuća broda⁹, zdravstvenu zaštitu¹⁰, odgovornosti brodovlasnika uključujući isplatu plata u slučaju nesreće ili bolesti¹¹, i repatrijaciju¹² pravilno primjenjuju.

Kompanije zadužene za upravljanje posadom takođe moraju da obezbijede potpuno poštovanje međunarodnih standarda u vezi sa radnim vremenom i vremenom odmora predviđenim Konvencijom o radu pomoraca.

Konačno, da bi se kvalifikovale za pomoć, kompanije za upravljanje brodovima takođe moraju da obezbijede finansijsku sigurnost, kako bi osigurale naknadu u slučaju smrti ili dugoročnog invaliditeta pomoraca usljed povrede na radu, bolesti ili hazarda.

7. OBRAČUN POREZA

I u slučaju kompanija za upravljanje brodovima, Komisija će primjenjivati princip sadržan u Smjernicama, prema kojem, kako bi se izbegli poremećaji na tržištu, odobravati samo šeme koje će, za istu djelatnost ili istu tonažu u svim državama članicama, voditi jednakom poreskom opterećenju. To znači da se neće odobravati potpuno oslobađanje od poreza ili ekvivalentne šeme.¹³

Naravno, poreska osnovica za kompanije za upravljanje brodovima i za brodovlasnike ne može biti ista, jer promet kompanije za upravljanje brodovima u odnosu na određeni brod je mnogo niži nego promet brodovlasnika. U skladu sa studijom navedenom u Odjeljku 2.3, kao i ranije primljenim obavještenjima, poreska osnovica primjenjiva na kompanije za upravljanje brodovima treba da bude oko 25% (u smislu tonaže ili nominalne dobiti) poreske osnovice koja bi važila za brodovlasnika za isti brod ili tonažu. Komisija, stoga, zahtijeva da se primjenjuje procenat ne manji od 25% prilikom određivanja poreskih olakšica za tonažu u korist kompanija za upravljanje brodovima (2).

Ukoliko kompanija za upravljanje brodovima vrši i druge djelatnosti, koje nisu podobne za dodjelu državne pomoći u skladu sa ovim saopštenjem, neophodno je vođenje posebnih knjiga za te djelatnosti.

Ukoliko kompanije za upravljanje brodovima dio svojih djelatnosti podugovaraju prema trećim licima, posljednje nemaju pravo na dodjelu državne pomoći.

8. PRIMJENA I REVIZIJA

Komisija će primjenjivati smjernice sadržane u ovom Saopštenju od dana nakon njenog objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*.

Državna pomoć kompanijama za upravljanje brodovima će biti obuhvaćena opštom revizijom Smjernica, kao što je predviđeno u Odjeljku 13. istih.

⁷ Pravilo 2.1 i Standard A2.1 (Ugovori o zaposlenju moreplovaca) Naslov 2 MLC.

⁸ Ibid. Pravilo 2.6 i Standard A2.6 (Odšteta moreplovcima za gubitak ili potonuće broda) Naslov 2.

⁹ Ibid. Pravilo 4.1 i Standard A4.1 (Zdravstvena zaštita na brodu i na kopnu, odgovornost brodovlasnika);

Pravilo 4.3 i Standard A4.3 (Zaštita zdravlja i sigurnosti i sprečavanje nesreća na random mjestu);

Pravilo 4.4 (Pristup socijalnoj zaštiti na kopnu) Naslov 4.

¹⁰ Ibid. Pravilo 4.2 i Standard A4.2 (Odgovornost brodovlasnika) Naslov 4.

¹¹ Ibid. Pravilo 2.5 i Standard A2.5 (Repatrijacija) Naslov 2.

¹² Komisija koristi ovu priliku da u okviru ovog saopštenja naglasi da mehanizam korišćen za obračun poreza koji treba da plate i kompanije za upravljanje brodovima i brodovlasnici je irelevantan kao takav; posebno je nebitno da li se primjenjuje sistem zasnovan na potencijalnoj profitnoj stopi ili ne.

¹³ Brodovlasnik, ukoliko je podoban, ostaje odgovoran za sav tonažni porez.