

# РЕШЕНИЕ

№ 2968

гр. София, 15.06.2020 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, Трето отделение 7 състав, в**  
публично заседание на 15.06.2020 г. в следния състав:

**СЪДИЯ: Маруся Йорданова**

като разгледа дело номер **4701** по описа за **2020** година докладвано от съдията, и за да се произнесе взе предвид следното:

Производството е по реда на чл. 363, ал. 3, изречение второ от Кодекса на търговското корабоплаване (К.), във вр. с чл. 145 и сл. от Административно процесуалния кодекс (АПК).

Образувано е по жалба на "А. С. О. М. Протекшън енд И. А. И.." (А. Р & I С.), със седалище и адрес на управление: площад „Б. Парк П.“ № 1, ет.31, Ню Й., NY 10004, САЩ, чрез адв. Ж. П. Я., с адрес на кантората и съдебен адрес: [населено място], [улица] срещу отказ на Директора на Дирекция "Морска администрация – В." (Д.-В.), Капитан на Пристанище В. да се произнесе по същество по молбата на дружеството на основание чл.363, ал.2 от Кодекса на търговското корабоплаване, обективиран в писмо с изх. № В-200/12.02.2020г.

По делото е представено пълномощно, с което представляващия дружеството жалбоподател упълномощава адв. Ж. П. Я., да представлява дружеството жалбоподател.

С оспорената отказ капитанът на Пристанище В. е отказал да задържи моторен кораб „А.“, плаващ под Кипърски фла, незаконно регистриран и като моторен кораб „D. В“, I. № 9076387, плаващ също и под флага на Република П., регистриран в корабните регистри на две държави. Твърди се, че оспорения отказ всъщност не е отказ по същество, като се от съда да го отмени отказа като незаконосъобразен и да се произнесе по същество по искането на

Ответната страна – Директора на Д.- В., Капитан на Пристанище В., оспорва жалбата като неоснователна и необоснована и настоява за отхвърлянето ѝ.

Заинтересованата страна – „Ес Д. А. М. Л.“ – Л., чрез адв. М. П., оспорва жалбата,

счита същата за недопустима.

След като прецени твърденията на страните и събрания по делото доказателствен материал, Бургаският административен съд намира за установено от фактическа и правна страна следното:

Жалбата е подадена чрез административния орган в преклузивния 14-дневен срок по чл. 149, ал. 1 от АПК от надлежна страна и в съответствие с изискванията по чл. 150, ал. 1 от АПК за форма и съдържание, поради което е процесуално допустима.

Разгледана по същество е неоснователна по следните съображения:

Спорът между страните е правен и се свежда до това дали е налице основание за задържане на кораба по смисъла на чл. 363, ал. 2 от К. и дали чрез това задължава Директора на Дирекция "Морска администрация – В." (Д.-В.), Капитан на Пристанище В. да задържи процесния товарен кораб по молба на жалбоподателя във връзка с посочените от него в молбата основания.

Задържането на кораба е мярка, различна от тази предвидена в чл. 364 – забрана за отплаване на кораба, която съгласно т. 41 от ДР на К. е обезпечителна мярка, състояща се в задържане на кораб в пристанището за обезпечаване на публично вземане по чл. 364. Легалната дефиниция на арест на кораб се съдържа в т. 42 от ДР на К. - обезпечителна мярка, състояща се в задържане или ограничаване преместването на търговски кораб за обезпечаване на предявен или бъдещ морски иск по смисъла на чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, съответно на иск по чл. 365, ал. 1.

Капитанът на пристанището може да забрани "отплаването на кораба при условията на чл. 363 от К., който очевидно визира правомощията на капитана по надзор на безопасната експлоатация на кораба.". Съгласно чл. 363, ал. 1 от К. отплаването на всеки кораб се разрешава от капитана на пристанището или оправомощено от него длъжностно лице. В ал. 2 са визирани 13 (тринадесет) различни хипотези, при които капитанът на пристанището или оправомощено от него лице може да задържи всеки кораб, а именно: 1. при липса или нередовност на документ, удостоверяващ правото на плаване под знамето на съответната държава; 2. при липса или нередовност на документите, изискуеми съгласно двустранните и многостранните международни договори, страна по които е Република България; 3. пропускане на вода в корпуса на кораба; 4. неизправност в рулевото или котвеното устройство; 5. натоварване на кораба, несъответстващо на правилата или добрата морска практика за превоз на товари, превишаване крена на кораба над 8 градуса и при наличие на товар, нарушаващ видимостта за управлението на кораба; 6. приемане на повече от допустимия брой пътници, предвиден в свидетелството за сигурност на пътнически кораб; 7. натоварване на кораба над максималното газене, посочено в корабните документи; 8. некомплектоване на кораба с правоспособен екипаж; 9. недостатъчно снабдяване на кораба със спасителни, противопожарни, водоотливни, сигнални и други средства и приспособления, потребни за сигурността на корабоплаването; 10. липса или некомплектност на лекарствени и животоспасяващи средства, както и липса на лице с медицинска подготовка на кораба, когато такова се изисква; 11. при неспазване разпоредбата на чл. 175а, ал. 2 за условията и реда за превоз на опасни товари; 12. при нарушаване разпоредбите на закон или международен договор, по който Република България е страна; 13. при нарушаване на условията за живот и труд, периодите на работа и на почивка и осигуряване с провизии на екипажа на кораба. Както безспорно се установява, само 9 от тях (от т.3 до т. 11) са свързани с

безопасната експлоатация на кораба. Останалите четири хипотези (т. 1, т. 2, т. 12 и т. 13) са свързани с други обстоятелства.

Наред със задържането по чл. 363, ал. 2, в К. са регламентирани още две мерки за административна принуда – "забрана за отплаване" и "арест" на кораб.

Съгласно чл. 364, ал. 1 К. капитанът на пристанището може да забрани отплаването на кораб, независимо от знамето, под което плава, или да задържи намиращ се в пристанището товар по искане на орган на изпълнителната или съдебната власт за обезпечаване събирането на дължими данъци, акцизи, мита, такси, глоби или имуществени санкции. В § 1а, т. 41 от Допълнителните разпоредби на К. е дадена легална дефиниция на забраната като обезпечителна мярка, състояща се в задържане на кораб в пристанището за обезпечаване на публично вземане по чл. 364.

По силата на чл. 364а, ал. 1 К. търговски кораб, който се намира в българско морско пристанище, независимо от знамето, под което плава, може да бъде арестуван само за обезпечаване на морски иск по смисъла на чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби. Арестът по тази норма е обезпечителна мярка, състояща се в задържане или ограничаване преместването на търговски кораб за обезпечаване на предявен или бъдещ морски иск по смисъла на чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, съответно на иск по чл. 365, ал. 1 – Сравн.: § 1а, т. 42 от ДР на К..

Анализът на цитираните разпоредби, които регламентират три самостоятелни ПАМ, налага несъмнен извод, че докато задържането по чл. 363, ал. 2 К. цели да обезпечи положителните действия на субектите и да възпрепятства продължаването на извършеното от тях правонарушение в проявите му форми, посочени в т. 1 – т. 13, то забраната за отплаване и арестът по чл. 364, ал. 1 и чл. 364а, ал. 1 са насочени преди всичко за обезпечаване събирането на публични задължения и гражданскоправни вземания, произтичащи от морски икове по чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби.

В конкретния случай, видно и от посочените в молбата на жалбоподателя до Директора на Дирекция "Морска администрация – В.", СЕ ИСКА да се задържане на процесния моторен кораб с І. № 9076387 под името „А.“ / „D. В“, до приключване на изпълнителното производство срещу кораба по изп. Дело № 20198930400644 по описа на ЧСИ Д. С. – С..

Според разпоредбата на чл. 363а К., Изпълнителна агенция "Морска администрация" упражнява държавен контрол върху корабите, плаващи под българско знаме, по отношение на спазването на нормативно установените административни, технически и социални изисквания, държавен контрол в пристанищата върху чуждите кораби от момента на навлизането им до отплаването им от пристанищата на Република България за спазване на международните стандарти за безопасност, предотвратяване на замърсяванията и за условията на живот и работа на борда на корабите, посещаващи българските пристанища, както и държавен контрол върху безопасното корабоплаване в морските пространства и българския участък на р. Д. .

Функциите на агенцията са доразвити в У. й правилник (УП, приет с ПМС № 106 от 29.04.2015 г., обн., ДВ, бр. 333 от 8.05.2015 г., изм. и доп. ДВ. бр.92 от 27 Ноември 2015г., изм. и доп. ДВ. бр.44 от 2 Юни 2017г., изм. ДВ. бр.70 от 24 А. 2018г.). Съгласно чл. 21, ал. 1 от същия, агенцията осъществява териториалната си компетентност в областта на пристанищата, безопасността и сигурността на корабоплаването и опазването на околната среда от замърсяване от кораби чрез

дирекции, сред които и дирекция "Морска администрация - В." с район, заключен между географския паралел от точката на сухоземната българо-румънска граница и този на нос Е.. Последната се ръководи от директор, който е капитан на пристанището. Предвидено е тези звена да изпълняват функциите на инспекторат по смисъла на К. и международните договори в областта на корабоплаването, по които Република България е страна (чл. 21, ал. 2). В чл. 22, ал. 1 УП подробно са разписани правомощията на дирекциите, сред които: да извършват прегледи на кораби и корабоприетатели за съответствие с изискванията на националното законодателство, правото на ЕС и международните договори, по които Република България е страна; да издават документи на корабите, плаващи под българско знаме, на основание на националното законодателство, правото на ЕС и международните договори, по които Република България е страна, а при поискване или оторизиране от чужди администрации издават документи и на кораби, плаващи под тяхно знаме; да осъществяват държавен пристанищен контрол спрямо корабите, плаващи под чуждо знаме, в съответствие с изискванията на националното законодателство, вторичното право на ЕС и международните договори, по които Република България е страна; да осъществяват контрол за изпълнението на изискванията на Морската трудова конвенция относно условията на труд и живот на борда на кораба; да извършват въз основа на оценка на риска контрол върху безопасността на всички кораби, подлежащи на държавен контрол в пристанищата и рейдовете; да осъществяват контрол върху лицата, отговорни за корабите, в съответствие с изискванията на Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването ISM С. (ДВ, бр. 58 от 1995 г.); упражняват контрол върху всички лица, осъществяващи дейност в областта на корабоплаването.

Съгласно чл. 1, ал. 1 от К. този кодекс урежда обществените отношения в Република България, които възникват във връзка с търговското корабоплаване и контрола върху него, както и други изрично посочени обществени отношения. Чрез оправомощаването с разпоредбата на чл. 363, ал. 2 от К. да извършва задържане на кораби, на практика законодателят е дал една от възможностите на капитана на пристанището да осъществява контрол върху търговското корабоплаване. Този контрол обаче не включва само нормативни актове, които са свързани единствено и само с търговското корабоплаване, а както е предвидено в т. 12 на чл. 363, ал. 2 от К. въобще разпоредбите на който и да е закон, респ. международен договор, по който Република България е страна – аргумент за това е фактът, че в текста на нормата не е използван изразът "този закон".

Нормативната регламентация налага извод, че капитанът на пристанището, като представител на администрацията на крайбрежната държава, осъществява административен надзор за спазването на международните правила и националните закони, свързани с безопасността на корабоплаването, опазването на човешкия живот, защитата на морската среда от замърсяване и реда в района на пристанището. Подробното изложение на надзорните му правомощия сочи, че в духа на чл. 1, ал. 1 К. и при цялостно тълкуване на визираните в чл. 363, ал. 2 К. тринадесет хипотези за задържане на плавателно средство, в случая не се касае за нито една от тях, които да задължават ответника да издаде на някое от изброените основания заповед за задържане на процесния плавателен съд.

Няма норма, която да задължава ответника да издаде и изричен акт, с който отказва това задържане.

Множество международни правни актове регламентират безопасността на корабоплаването, сред които: Международната конвенция за защита на човешкия живот и Протоколът към нея от 1978 г.; Конвенцията на О. по морско право (198 г.); Конвенцията за откритото море (1958 г.); Конвенцията за териториалното море (1958 г.); Конвенцията за международните правила за предотвратяване на сблъсквания на кораби на море – 1972 г.; Международната сигнална книга от 1965 г.; Конвенцията за товарната марка (1966 г.); Международната конвенция за търсене и спасяване на море (1979 г.); Международната конвенция за безопасността на риболовните кораби (1977 г.); Конвенцията за обединяване на някои правила относно оказване на помощ и спасяване на море (1910 г.); Международната конвенция за предотвратяване замърсяването на моретата от кораби (1973 г.); Международното споразумение относно морските сигнали и Споразумението за опазване на плаващите фарове, намиращи се извън обичайните им места (1930 г.); Международната конвенция за подготовката и дипломирането на моряците и носенето на вахтата (1978 г.); Международната конвенция за охрана на подводните телеграфни кабели (1984 г.); Международната конвенция за електросвързките (1982 г.); Конвенцията за международната организация на морската спътникова свързка от 1976 г. (в сила от 1979 г.) и др.

Изброените международни актове установяват изисквания, нарушаването на които е въздигнато като основание за налагане на съответните ограничителни мерки. Това са изисквания към конструкцията, оборудването и снабдяването на корабите, организационни изисквания към натоварването на корабите (стъкмяването и осигуряването на ред и предел на натоварването), правила за медицинската подготовка на екипажа и др. Визираните правила са залегнали в конкретни правни норми и се включват в международни договори и национални нормативни актове, като по този начин стават правни средства за обезпечаване на корабоплаването. Нарушаването им е основание да бъде приложена съответната ограничителна мярка, каквато е коментиранията по чл. 363, ал. 2 К.. Следователно задържането на кораб в тази хипотеза е мярка за преустановяване на административни правонарушения и на вредните последици от тях, насочена към обезпечаване на положителните действия на екипажа за изпълнение на задължения, произтичащи от вътрешното и международно законодателство за осигуряване безопасността на корабоплаването, за да бъде в крайна сметка гарантирано осъществяването на целите, визирани в чл. 1, ал. 1 К., а не е мярка за уреждане на частно-правни спорове, какъвто е и настоящия случай - спора за собственост на кораба, вкл. и за претендираните задължения между търговци.

Естеството на осъществявания от капитана на пристанището държавен надзор и целеният преустановителен ефект на търсената в хипотезата на чл. 363, ал. 2, К. ограничителна мярка изискват точно и прецизно да се индивидуализират разпоредбите, очертаващи рамките на дължимото от субектите поведение, за да се прецени неспазването им съставлява ли нормативно установено основание за разпореждане на ПАМ, което в случая не е налице.

Процесният кораб, видно от приложените по делото документи с Постановление за възлагане на движима вещ от 15.02.2019г. по изпълнително дело № 20187180400447 на ЧСИ С. Д. с рег. № 718 и район на действие РС – Варна е възложен на спечелилия търга купувач – „М. М.“, Л., регистриран в М. острови.

Предвид изложеното, става ясно, че административният орган - Директора на Дирекция "Морска администрация – В.", не разполага с правомощие да се намесва в

частно-правни спорове, какъвто е и спора между жалбоподателя и заинтересованото лице респ. в тази връзка не може да налага и ПАМ – „задържане на кораб“ по молба на заинтересовани лица.

Следователно и с оглед и липсата на такива правомощия от страна на ответника, не може да се приеме, че ответника дължи изричен отказ по искането на жалбоподателя за задържане на процесния кораб респ. в случая не се касае за отказ от произнасяне по същество, каквито са и изложените в настоящата жалба твърдения.

По посочените мотиви, съдът намира, че жалбата на "А. С. О. М. Протекшън енд И. А. И.." (А. Р & I С.), САЩ е неоснователна, поради което следва да се отхвърли.

Мотивиран от изложеното и на основание чл. 172, ал.2 от АПК, Административен съд – София – град, III отделение, 7-ми състав,

### Р Е Ш И:

ОТХВЪРЛЯ жалбата на "А. С. О. М. Протекшън енд И. А. И.." (А. Р & I С.), със седалище и адрес на управление: площад „Б. Парк П.“ № 1, ет.31, Ню Й., NY 10004, САЩ, чрез адв. Ж. П. Я., с адрес на кантората и съдебен адрес: [населено място], [улица] срещу отказ на Директора на Дирекция "Морска администрация – В." (Д.-В.), Капитан на Пристанище В. да се произнесе по същество по молбата на дружеството на основание чл.363, ал.2 от Кодекса на търговското корабоплаване, обективиран в писмо с изх.№ В-200/12.02.2020г.

РЕШЕНИЕТО може да се обжалва с касационна жалба пред ВАС на Република България в 14-дневен срок от получаване на съобщението за постановяването му .

Преписи.

### СЪДИЯ: