

# РЕШЕНИЕ

№ 6421

гр. София, 30.10.2023 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, Второ отделение 32 състав,**  
в открито заседание на 04.10.2023 г. в следния състав:

**СЪДИЯ: Красимира Милачкова**

при участието на секретаря Спасина Иванова, като разгледа дело номер **8783** по описа за **2022** година докладвано от съдията, и за да се произнесе взе предвид следното:

Производството е по реда на чл.145 – 178 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК).  
Образувано е по жалби против заповед № 3-137/01.09.2022г. на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА), подадени от „Видин Фери“ ООД и „Георок“ ЕООД. Ответникът и заинтересованата страна (ЗС) „Параходство Българско речно плаване“ АД (ПБРП) чрез процесуалните си представители оспорват жалбите, като намират жалбата на „Георок“ ЕООД недопустима поради липса на правен интерес за подателя ѝ, а по съществуто им намират жалбите неоснователни.  
След като обсъди доводите на страните и представените по делото доказателства, съдът в настоящия състав намира следното от фактическа и правна страна.  
Жалбите са допустими. Подадени са от участници в производството по издаване на оспорения акт и негови адресати, за които същият се явява неблагоприятен. Следователно, и двете дружества – жалбоподатели имат правен интерес от оспорването. Видно от представената разписка (л.99 от делото), процесната заповед е съобщена на „Георок“ ЕООД на 05.09.2023г. и съгласно поставения щемпел върху жалбата, подадена от това дружество, тя е постъпила при ответника на 14.09.2023г. Видно от отбелязването върху представения екземпляр от заповедта (л.101), тя е съобщена на „Видин фери“ ООД на 09.09.2023г. и съгласно поставения щемпел върху жалбата, подадена от това дружество, тя е постъпила при ответника на 23.09.2023г. Следователно, и двете жалби са подадени в срока по чл.149, ал.1 АПК. Разгледани по

същество, жалбите са неоснователни.

Производството по издаване на оспорения акт е образувано със заповед № 3-97/22.06.2022г. на изпълнителния директор на ИМА (л.52-56). С нея е обявен конкурс за избор на български превозвач по Ро-Ро корабна линия „В. - К. - В.“ с право да осъществява превоз на моторни превозни средства и пътници за срок от три години при условията на Споразумението между Министерство на транспорта на Република България и Министерство на транспорта на Румъния за превоз на моторни превозни средства и на пътници с кораби между граничните пунктове по българо-румънския участък на р. Д.; одобрена е документацията за участие; определен е срок за подаване на заявления за участие – 22.07.2022г., и е определен съставът на комисия, която да извърши проверка на техническите характеристики на плавателните съдове. Със следващи заповеди № 3-131/26.08.2022г. и № 3-132/29.08.2022г. на изпълнителния директор на ИАМА (л.67-69) е определен съставът на комисията, която да разгледа и класира постъпилите заявления. Членовете на комисията са попълнили декларации за липса на материален интерес от избора и свързаност с кандидат в процедурата, приложени в административната преписка (л.87-93).

Комисията разгледала постъпилите заявления на 30.08.2022г., видно от представения протокол от същата дата. Установява се от съдържанието на протокола, че в него подробно са отразени извършените от комисията дейности, в това число оценяване на заявленията. Комисията установила, че заявленията на „Видин фери“ ООД и ЗС, предвид представените документи и информация, са в съответствие с изискванията на конкурса и ги допуснала до оценяване и класиране. Относно заявлението на „Георек“ ЕООД комисията приела, че представените документи и информация не отговарят на посочените изисквания и, че не следва да го допусне до оценяване и класиране. Заявленията на другите двама кандидати били оценени съответно: на ПБРП, с общ брой точки: 92,8, на „Видин Фери“ ООД, с общ брой точки: 77. Предвид това оценяване, комисията ги класирала съответно на първо и второ място.

Като одобрил и приел изцяло работата на комисията, издателят на оспорената заповед с последната обявил класирането на участниците в открития конкурс за определяне на български превозвач по корабна линия „В. — К. - В., какю следва: първо място - ПБРП, второ място - „Видин Фери“ ООД и определил за превозвач за срок от три години класирания на първо място кандидат.

След първото по делото заседание е била постановена заповед № № 3-29/02.03.2023г. на изпълнителния директор на ИАМА (л.617-618), с т.IX от която процесната е отменена. С молба от 08.03.2023г. ЗС е изразила изрично несъгласие на основание чл.156, ал.1 АПК. Със следваща заповед № 3-36/17.03.2023г. на изпълнителния директор на ИАМА, т.I (л.626) е отменена предходната негова заповед № 3-29/02.03.2023г. в нейната цялост. Предвид изложеното, отмяната на процесната не следва да бъде обсъждана.

В производството пред съда е прието заключение на съдебно-техническа експертиза в две части – основна и допълнителна, което съдът в настоящия състав възприема като обективно, компетентно и съответно на обстоятелствата по делото. Вещото лице посочва, че оценката на предложените плавателни средства е извършена по определените показатели и критерии, заложили в конкурса за избор на превозвач по Ро-Ро линия „В.-К.-В.“. Съобразно конструктивните особености на корабите и наличните им устройства и механизми, за всеки от критериите са посочени полагащите се точки, въз основа на които е формирана комплексната им оценка.

Оценяваните кораби отговарят конструктивно с техните устройства и механизми на критериите, заложиени в конкурса за избор на превозвач. Налични са разлики в товарните, техническите и навигационните им характеристики. Корабът, предложен от Участник 1 - ЗС, отговаря в по-голяма степен на заложените критерии. За извършване на превоз ЗС е предложила моторен кораб (м/к) „Б.“, с технически данни: Тип на кораба - единичен самоходен; Универсален Европейски номер на кораба: 47000307; Собственост на ПБРП; Регистриран в пристанище Р. под № 490; Район на плаване: водните пътища на Европа; Максимално газене - 1,60 м; Обща мощност на гл. двигатели - 378 kw; Дължина (максимална) - 58,66 м; Широчина (максимална - 14,00 м; Водоизместване - 430,22 м<sup>3</sup>; Товароподемност -160т. Общият капацитет на корабния състав, съобразен с товароподемността му, е 4 бр. автокомпозиции Т., предназначени за превоз на 40 футови контейнери, всяка от които е с размери: дължина 16,50 м , широчина 2,55 м и височина 4,00 м. Вторият участник - „Видин Фери“ ООД е предложил транспорт при следните данни: превозът ще се извършва от кораб-тласкач със два броя несамходни баржи. Техническите данни на м/к „В.“ са: Тип на кораба - тласкач, влекач; Универсален Европейски номер на кораба: 33001340; Район на плаване: водните пътища на Европа; Максимално газене — 1,15 м; Обща мощност на гл. двигатели - 760 kw. Техническите характеристики на несамходни баржи R. S. 1 и R. S. 2: Дължина 82,40 м; Широчина 11,40 м; Водоизместване 906 м<sup>3</sup>; Товароподемност 493 т; Капацитет на 1 бр. баржа - 12 бр. автокомпозиции Т., всяка от които е с размери: дължина 16,50 м , широчина 2,55 м и височина 4,00 м; Автокомпозициите са предназначени за превоз на 40 футови контейнери. Общата товароподемност на състава е 2\*493 т = 986 т. Общият капацитет на корабния тласкаем състав, съобразен с товароподемността му /общо за 2 бр. баржи/ - 24 бр. автокомпозиции Т., предназначени за превоз на 40 футови контейнери.

Вещото лице посочва и, че пристанище „В.-север” е съставено от два пристанищни терминала. Единият, „Фериботен комплекс В.”, е разположен в северната промишлена зона от км. 792,8 до км 793,0. Автофериботният терминал разполага с Ро-Ро рампа с широчина 30-50 м., позволяваща постъпването на един фериботен кораб за обработка. Съоръженията са стандартни за подобен терминал и отговарят на изискванията за безопасно приставане и обслужване на корабите, като предоставят и условия за удобство и комфорт на служителите и пътниците. Вторият, „В.-Север”, е разположен в северната промишлена зона от км 793,6 до км 793,2 на р. Д.. Изградена е пътна връзка - отклонение от път Е79 непосредствено преди входа на автофериботния терминал, както и ж.п. коловоз - отклонение от коловоза за фериботната гара, непосредствено преди входа ѝ. Пристанищните терминали разполагат с необходимата техника, съвременни технологии и квалифициран персонал за извършване на пълния цикъл “пристанищна услуга” - обработка на кораби и автотранспорт от приемане на товарите, тяхното съхранение в открити складове и експедиция до крайни получатели. Пристанище К. е разположено на речен км 794 - 795 и разполага с Ро- Ро терминал, фериботен терминал и кей за круизни кораби. Обработват се кораби с товар до 2000 тона и максимално допустимо газене 3 метра. Пристанищата с тяхната инфраструктура отговарят на характеристиките на корабите за извършване на заявените от страните превози. В допълнителното заключение вещото лице посочва, че моторните превозни средства се превозват на палуба с размери 38,0 м x 9,5 м, която е разчертана на три пътни платна. В техническата документация са приложени примерни схеми на технологията на товарене и разтоварване на плавателния съд „Б.“.

Въз основа на оразмерена схема вещото лице заключава, че дължината на рампата е около 8,4 м.

С определение от 03.02.2023г. е допусната съдебно-техническа експертиза, за чието изготвяне не беше открито вещо лице. След указания до страните на основание чл.158, ал.1 от Гражданския процесуален кодекс (ГПК), субсидиарно приложим съгласно чл.144 АПК, вещо лице не беше посочено и с определение от 04.10.2023г. допускането на тази експертиза е отменено.

От събраните в производството пред съда доказателства не се установи съществуването на обстоятелства, годни да обосноват извод, различен от формирания от административния орган. Като прецени законосъобразността на оспорения акт на основание чл.168, ал.1 АПК съдът в настоящия състав приема, че заповедта е издадена в установената форма от компетентния орган, посочен в чл.11 от Наредба № 8 за условията и реда за определяне на български превозвачи за осъществяване на дейности по превоз на пътници и товари по силата на международен договор (Наредбата). При това не са допуснати съществени нарушения на административнопроизводствените правила и заповедта е в съответствие с материалноправните разпоредби и целта на закона.

Във връзка с доводите на страните е необходимо да се отбележи следното. Конкурсът е проведен съобразно горепосочената Наредба. Последната е приложима предвид обстоятелството, че превозът следва да се извършва съгласно Споразумение между Министерство на транспорта на Република България и Министерство на транспорта на Румъния за превоз на моторни превозни средства и на пътници с кораби между граничните пунктове по българо-румънския участък на р. Д., утвърдено с Решение № 158/05.04.1999 г. на Министерския съвет, обн., ДВ, бр. 28/04.04.2000 г., в сила от 25.01.2000 г. (Споразумението), представляващо международен договор и изрично посочено в чл.1, ал.2 от Наредбата. Поради това, неотнормирани към производството по избор на изпълнител на такъв превоз са разпоредбите на Закона за обществените поръчки, макар двете производства да имат аналогична цел – избор на най-добрата оферта посредством насърчаване на конкуренцията. С оглед последната, не се явява съществено процесуално нарушение обстоятелството, че комисията е взела предвид при оценяването удостоверението за професионална компетентност за превоз на товари по вътрешни водни пътища, издадено на 22.08.2022г. (л.148), след обявяване на конкурса, тъй като целта на производството предполага възможно по-голям, а не по-малък брой участници. По същите съображения, неоснователен е доводът, че предметът на дейност на „Георек“ ЕООД, обявен в Търговския регистър, е несъвместим с изискванията на чл. 6, ал. 1 от Наредбата. Транспортните услуги, посочени там, са общо понятие, което в частност включва и превоз на моторни превозни средства и пътници по вътрешни превозни средства. Стеснителното тълкуване на посочената разпоредба в степен до буквалното съответствие на предмета на дейност с нея би ограничило неоправдано броя на възможните кандидати.

Наред с това, основателни са доводите на ответника, че сред приложените към заявлението на „Георек“ ЕООД документи липсват тези по чл. 16, ал. 2, т. 5, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17 и 19 от Наредбата. Ето защо, не може да се приеме, че дружеството разполага с нужните технически средства, опит в бранша на транспорта по вътрешни водни пътища, структурна организация и вътрешни правила, както и, че притежава плавателен съд, с който би могло да извършва превози по корабната линия. Поради това, същото дружество правилно е било отстранено от участие и неговата оферта не е

била предмет на оценяване.

Във връзка с доводите на същия жалбоподател следва да се отбележи и, че срокът по чл. 9 от Наредбата на първо място е инструктивен, а не преклузивен. На второ място, в случая той е спазен, тъй като видно от писмо на началник отдел в дирекция „Речен надзор „Р.“ и секретар на българската част на Смесената българо-румънска експертна комисия за контрол по изпълнението на Споразумението (л.48), докладът от тридесет и четвъртото заседание на комисията е изпратен на 23.05.2022 г., след одобряването му от министъра на транспорта и съобщенията на 19.05.2022г. (л.49). Не може да се приеме и, че утвърдената методика за определяне на комплексна оценка е дискриминационна. Критерият, отчитащ притежаваните права върху плавателния съд е относим и необходим при оценяване на офертите, тъй като по-големият обем права в по-голяма степен гарантира безпроблемното опериране на корабната линия. В заключение следва да се отбележи и, че съображенията на комисията са подробно изложени в съставения протокол за работата ѝ, приложен в преписката. Дори същият да не е бил на разположение на участниците преди образуване на делото, в хода на производството пред съда страните са имали възможност да се запознаят с него. Доколкото не са ангажирани доказателства за съществуването на обстоятелства, годни да обосноват извод за възможен различен изход от конкурса, следва да се приеме, че не са налице съществени нарушения по смисъла на чл.146, т.3 АПК. Този протокол е изрично посочен като фактическо основание за издаване на оспорения акт и поради това, съставлява мотивите за издаването му, което е в съответствие с разрешението на Тълкувателно решение (ТР) № 16/31.03.1975 г. на ОСГК на Върховния съд. Съгласно посочения тълкувателен акт, мотивите към административния акт или към резолюцията за отказ за издаване на административен акт могат да бъдат изложени и отделно от самия акт най-късно до изпращането на жалбата срещу акта на по-горния административен орган в съобщението до страните по чл. 28, ал. 1 З. (отм.), в препроводителното писмо или в друг документ към изпратената преписка, ако изхождат от същия административен орган, който е издал акта. Съгласно същото ТР, липсата на мотиви към първоначалния административен акт не съставлява съществено нарушение на закона и в случаите, при които по-горният административен орган е потвърдил акта, като е изложил съображения, позволяващи да се провери законосъобразността му при обжалването му по съдебен ред. Изложеното не е в противоречие с ТР № 4/22.04.2004 г. по т. д. № 4/2022 г. на Върховния административен съд, в което по т.2 се приема, че липсата на мотиви във всички случаи е основание за отмяна на издаден административен акт. Посоченото ТР визира случаите, в които към административния акт липсват каквито и да е мотиви, включително изложени в последващ документ. В процесната заповед изрично е направена препратка към предхождащия я протокол от 30.08.2022г., обсъден по-горе, който съдържа изложение на релевантните за постановяването ѝ факти.

Що се отнася до доводите за определените критерии и начина на оценяване, то съгласно чл.20, ал.1 от Наредбата, те се определят от изпълнителния директор на ИАМА съобразно неговата преценка по целесъобразност предвид специфичните правомощия на агенцията, уредени в Глава трета и Глава четвърта от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Съгласно чл.115к от същия закон, ИАМА изпълнява регулаторните и контролните функции на държавата в областта на пристанищата. Също така, чрез ИАМА се осъществяват правомощията на министъра на транспорта,

информационните технологии и съобщенията, съгласно ал.2 на чл.7 от Кодекса на търговското корабоплаване, в т. ч. тези по т.1 от ал.1 - функциите на администрация по международните договори, страна по които е Република България. Тази преценка по целесъобразност е извън предмета на съдебния контрол, съгласно чл.145, ал.1 АПК, а в случая не се установяват обстоятелства, обосноваващи извод за превратно упражняване правомощията на издателя на оспорения акт, който ръководи и представлява ИАМА съгласно чл.8 от Устройствения и правилник, и които правомощия са изброени в чл.10 от същия правилник. В заключение и във връзка с доводите относно съответствието на кораба, който ЗС предвижда да използва за изпълнение на линията, със съществуващата рампа на пристанището следва да се отбележи, че този въпрос на първо място се отнася до изпълнението на договора, за който е проведен процесният конкурс, а не до провеждането на последния. На второ място, видно от доклада относно провеждането на Тридесет и четвъртото редовно заседание на Смесената българо-румънска комисия по Споразумението, проведено в периода 9-12 май 2022г. (л.572-573) и протокола от същото заседание (л.574-577), на него са присъствали представители на „Видин Фери“ ООД и ПБРП, всеки от които изрично е изразил готовността си да оперира по фериботната линия В. – К.. Ето защо и доколкото не се установи обратното, няма основание да се приеме, че при откриване на линията предлаганият от ЗС кораб няма да е в състояние да я изпълнява. По изложените съображения, съдът в настоящия състав намира, че жалбите са неоснователни. С оглед изхода на делото разностите остават за жалбоподателите така, както са направени и на основание чл.143, ал.3 АПК следва да бъде уважено искането на ответника за юрисконсултско възнаграждение, направено с молба от 17.01.2023г. (л. 578). Последното съдът определя на 100 (сто) лева съобразно чл.24 от Наредбата за заплащането на правната помощ, съгласно чл.78, ал.8 от Гражданския процесуален кодекс. Сумата е дължима на ИАМА, която е юридическо лице съгласно чл.2, ал.1 от Устройствения и правилник.

Така мотивиран и на основание чл.172, ал.2 АПК, съдът

#### **РЕШИ:**

**ОТХВЪРЛЯ** жалбите на „Видин Фери“ ООД, с ЕИК[ЕИК], и „Георек“ ЕООД, с ЕИК[ЕИК], против заповед № 3-137/01.09.2022г. на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“.

**ОСЪЖДА** „Видин Фери“ ООД, с ЕИК[ЕИК], и „Георек“ ЕООД, с ЕИК[ЕИК], солидарно да заплатят на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, сумата 100 (сто) лева – възнаграждение за юрисконсулт.

Решението подлежи на касационно оспорване в 14-дневен срок от съобщаването му, пред Върховния административен съд.

Съдия: