

# РЕШЕНИЕ

№ 10766

гр. София, 04.07.2024 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, Първо отделение 65  
състав**, в публично заседание на 05.06.2024 г. в следния състав:

**СЪДИЯ: Ванина Колева**

при участието на секретаря Ирена Йорданова и при участието на прокурора Александрина Костадинова, като разгледа дело номер **2489** по описа за **2024** година докладвано от съдията, и за да се произнесе взе предвид следното:

Производството е по реда на чл. 203 и сл. от Административнопроцесуалния кодекс (АПК), вр. чл.1, ал.1 от Закона за отговорността на държавата и общините за вреди (ЗОДОВ).

Производството по делото е образувано, след като с определение № 1019 от 06.03.2024г. по . дело № 1984 за 2023г. Върховен касационен съд и Върховен административен съд – смесен петчленен състав е определил, че компетентен да разгледа искова молба вх. № 84175/29.06.2015 г., подадена от „Фламинго Шипинг“ ЕООД, ЕИК[ЕИК], срещу ДП”Пристанищна инфраструктура” е Административен съд София – град.

Образувано е по искова молба от „Фламинго шилинг“ ЕООД с ЕИК[ЕИК] против ДП „Пристанищна инфраструктура“ с ЕИК[ЕИК], с искане да бъде осъдено да заплати на ищеца сумата от 51447.74 лева (с равностойност 26035 евро), представляваща обезщетение за имуществени вреди – претърпени загуби, настъпили вследствие незаконосъобразна административна дейност - начисляване и събиране на пристанищни такси при условията на чл.103в от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), заплатени от ищеца в качеството му на генерален агент, както следва: по фактура № 216532/15.09.2014 г.- надвзети 4188 евро; по фактура № 216592/02.10.2014 г.- 4188 евро; по фактура № 216675/24.10.2014 г.- 4188 евро; по фактура № 216760/14.11.2014 г.- 3887 евро; коригираща фактура № 216795/25.11.2014 г.- досъбрана корабна

(тонажна) цена- 301 евро; фактура № 125448/05.09.2014 г.- 4177 евро и фактура № 125551/26.09.2014 г. - 4177 евро. Претендира се и законната лихва върху сумата от подаване на исковата молба.

В исковата молба се твърди, че вредите са причинени, след като от моторен кораб „А.“ (AVIVA) през периода 17.09.2014г. - 19.11.2014г. са осъществени четири посещения на пристанище „Б.-И. 1“, за които са начислени на основание чл. 103в от ЗМПВВПРБ пристанищни такси за предоставени услуги. Твърди се, че начислените такси са заплатени от ищеца в качеството му на генерален агент, като за тях са издадени фактури, както следва: 1) фактура № 216532/15.09.2014 г. на обща стойност 7 261 евро, с легова равностойност 14 201.28 лева; 2) фактура № 216592/02.10.2014 г. на обща стойност 7 261 евро, с равностойност 14 201.28 лева; 3) фактура № 216675/24.10.2014 г. на обща стойност 6 920 евро (13 534.35 лева); 4) фактура № 216760/14.11.2014 г. на обща стойност 6449 евро (12 613.14 лева) и 5) фактура (коригираща) № 216795/25.11.2014 г. на обща стойност 2 857 евро (5 587.80 лева). В издадените фактури, с изключение на изравнителната, са включени като отделни пера канална цена, светлинна цена, корабна (тонажна) цена, кейова (линейна) цена, екотакса и свидетелство за отплаване, като според ищеца първите три от изброените такси са начислени незаконосъобразно и в резултат на това са надвзети суми в размер на по 4 188 евро (8 191) лева по първите три фактури и 3 887 евро (7 602.31 лева)- по четвъртата фактура, а по коригиращата фактура е досъбрана неправилно корабна цена в размер на 301 евро (588.70 лева).

От моторен кораб „А.“ (ALTAY) за периода от 05.09.2014г. до 30.09.2014г. са осъществени две посещения на пристанище „О. ПБМ - В.“, за които са заплатени от ищеца в качеството му на генерален агент с подагент „ВЕНИМАР“ ООД- В., пристанищни такси по фактура № 125448/05.09.2014 г. на стойност 4927 евро (за начислени канална, светлинна и корабна- тонажна цена) и фактура № 125551/26.09.2014 г. на стойност 4927 евро (за начислени канална, светлинна и корабна- тонажна цена), вместо дължимите такси във фиксиран размер от 750 евро за всяко посещение, без оглед вида и теглото на товара. Ищецът счита, че за двете посещения на кораба е надвзета сумата от общо 9 854 евро (с равностойност 19 272.74 лева).

В молба – уточнение на исковата молба от „Фламинго шипинг“ ЕООД е посочено, че правното основание на претендираните като недължимо платени суми е чл.1 ЗОДОВ, вр. чл.203 АПК, като са изложени твърдения, че вредите са настъпили в резултат на незаконосъобразни действия на служители на ДП ”Пристанищна инфраструктура”, а именно имуществени вреди, настъпили вследствие незаконосъобразно начисляване и събиране на пристанищни такси, заплатени от ищеца в качеството му на генерален агент, за които са издадени фактури. Моли съда да осъди ответника ДП ”Пристанищна инфраструктура” да възстанови на ищеца получените без основание незаконосъобразно начислени от него и недължимо заплатени суми по Тарифата за пристанищните такси в общ размер на 51 447.74 лв./левовата равностойност на 26 035 евро/ по изброените фактури, с които суми ответникът се е обогатил неоснователно за сметка на ищеца. Твърди, че за всяко посещение на двата моторни кораба е следвало да бъде събирана фиксирана такса в размер на 750 евро, при условията на чл. 6 от Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Претендира присъждане на сторените разноски. Ангажира доказателства.

В отговор на исковата молба ответникът ДП "Пристанищна инфраструктура" заявява становище за недопустимост на предявения иск. Счита, че исковата претенция е предявена от ненадлежаща страна и е процесуално недопустима, като сочи, че ищецът не е носител на спорното право, засегнато от правния спор, нито е процесуален субституент, тъй като задължено лице за заплащане на таксите е корабоприетелят по смисъла на чл. 9 от КТК, а корабният агент извършва плащането от негово име и за негова сметка. Излага и доводи за неоснователност на исковата претенция, тъй като при процесните посещения е пренасяна от двата кораба слама на бали, т.е. опасен генерален товар и не са извършвани ро-ро превози, поради което и не е налице основание за начисляване на такса с фиксиран размер от 750 лева, каквито доводи са наведени от ищеца. Моли за прекратяване на производството по делото, алтернативно за отхвърляне на предявения иск, като счита, че събраните пристанищни такси са законосъобразно начислени. Ангажира доказателства. Претендира разноски. Прави възражение за прекомерност на претендираното адвокатско възнаграждение.

Прокурорът от Софийска градска прокуратура счита, че предявеният иска е неоснователен и недоказан и моли да бъде отхвърлен.

От събраните в хода на процеса доказателства се установява следната фактическа обстановка:

„Фламинго шилинг“ ЕООД в качеството си на корабен агент е заплатил на ДП "Пристанищна инфраструктура" пристанищни такси за моторни кораби „А.“, собственост съответно на „Стоунхил маритайм“ АД и „А.“, собственост на „Ъпхил шипинг“ АД. От представените по делото платежни нареждания се установява, че за осъществените от моторен кораб „А.“ през периода 17.09.2014 г. - 19.11.2014 г. (вкл.) четири посещения на пристанище „Б.-изток 1“ са били заплатени на ДП „Пристанищна инфраструктура“ пристанищни такси, както следва:

С платежно нареждане от 18.11.2014 г. е заплатена сумата от 12613,14 лв. по фактура № 216760/14.11.2014 г. на обща стойност 6449 евро (12 613.14 лева);

С платежно нареждане от 27.10.2014 г. е заплатена сумата от 14201.29 лева по фактура № 216675/24.10.2014 г. на стойност 6 920 евро (13 534.35 лева);

С платежно нареждане от 07.10.2014 г. е заплатена сумата от 14201.28 лева по фактура № 216592/02.10.2014 г. на обща стойност 7 261 евро;

С платежно нареждане от 19.09.2014 г. е заплатена сумата фактура № 216532/15.09.2014 г. на обща стойност 7 261 евро.

За осъществените от моторен кораб „А.“ през периода 05.09.2014-30.09.2014г. (вкл.) две посещения на пристанище „О. ПБМ“ на ДП „Пристанищна инфраструктура“ са заплатени пристанищни такси в размер на 9734.16 лева по фактура № 125551/26.09.2014 г. (с равностойност 4927 евро с платежно нареждане от 03.10.2014 г. и сумата от 9734.16 лева (с равностойност 4927 евро) по фактура № 125448/05.09.2014 г. с платежно нареждане от 11.09.2014 г.

От приложените по делото фактури се установява, че за осъществените от двата кораба посещения на пристанище „Б.-изток 1“ и пристанище „О. ПБМ- В.“ са начислени пристанищни такси, както следва:

по фактура № 216760/14.11.2014 г. на обща стойност на 6449 евро- канална цена в размер на 614 евро, светлинна цена в размер на 105 евро, корабна (тонажна) цена в размер на 3 918 евро, кейова (линейна) цена- 512 евро, екотакса- 1250 евро и за свидетелство за отплаване- 50 евро;

по фактура 216675/24.10.2014 г. на стойност 6 920 евро- канална цена в размер на 614

евро, светлинна цена в размер на 105 евро, корабна (тонажна) цена в размер на 4 219 евро, кейова (линейна) цена- 682 евро, екотакса- 1250 евро и за свидетелство за отплаване- 50 евро;

по фактура № 216592/02.10.2014 г. на стойност 7 261 евро- канална цена в размер на 614 евро, светлинна цена в размер на 105 евро, корабна (тонажна) цена в размер на 4 219 евро, кейова (линейна) цена- 1023 евро, екотакса- 1250 евро и за свидетелство за отплаване- 50 евро;

по фактура № 216532/15.09.2014 г. на стойност 7 261 евро- канална цена в размер на 614 евро, светлинна цена в размер на 105 евро, корабна (тонажна) цена в размер на 4 219 евро, кейова (линейна) цена- 1023 евро, екотакса- 1250 евро и за свидетелство за отплаване- 50 евро;

по фактура № 125551/26.09.2014 г. на стойност 4977 евро- канална цена в размер на 544 евро, светлинна цена в размер на 110 евро, корабна (тонажна) цена в размер на 4 273 евро и за свидетелство за отплаване- 50 евро;

по фактура № 125448/05.09.2014 г. на стойност^ цена в размер на 544 евро, светлинна цена в размер на 110 евро, корабна (тонажна) цена в размер на 4 273 евро и за свидетелство за отплаване- 50 евро.

Като доказателство по делото е представен Законен сертификат за регистрация на плавателен съд за моторен кораб „А.“, собственост на „Ъпхил шипинг“ АД, според който корабът е с дължина 126.00 mts и дължина 19.38, с бруто тонаж 7 769.00 и нето тонаж 2 767.00, с ро-ро корабно оборудване за пренасяне на контейнери и коли. От регистрационен сертификат на моторен кораб „А.“, собственост на С. маритайм“ АД се установява, че корабът е с бруто тонаж 10 957, нето тонаж 3724, регистрирана дължина 130.70 м. и ширина 18.35 м.

Представена е и писмена справка и кореспонденцията между страните, от които се установява, че през процесния период корабите са превозвали товари- слама и слама на бали. В приложения товарен план е отбелязано, че общо натовареният товар е 6890 бали, от които 966 бали/357,824 метрични тона (мт)- на открита палуба, наредени на две нива; 2079 бали/869,450 мт на покрита палуба, наредени на пет нива; 2832 бали/1027,712 мт на основна палуба, наредени на пет нива, и 1013 бали/455,664 мт в долей трюм, наредени на пет нива. Така е индивидуализиран товарът и в приложения манифест за опасни товари.

При разглеждане на делото от Административен съд – Бургас е приета съдебно-техническа експертиза, извършена от вещо лице специалист по експлоатация на флота и пристанищата. Вещото лице е изяснило същността на ро-ро корабите, които са предназначени за превоз на автомобили, камиони, ремаркета и железопътни вагони, и товарите в тях. Технологиите на претоварните работи е по хоризонтален способ, чрез „търкаляне навътре търкаляне навънка“ (Roll-on/roll-off). Осъществява се на собствен ход или с използване на влекачи или самоходни модулни хоризонтални движения. Тази технология води до евтина и скоростна обработка на ро-ро корабите и поради това е практика пристанищните стифадорски такси за обработка на ро-ро товари да са по-ниски от тези за генерални товари. Корабите за генерални товари, корабите за насипни товари и контейнеровозите прилагат ло-ло технологията (lift+on/lift-off (LoLo)), като използват пристанищни или корабни кранове за натоварване и разтоварване на товари, чрез вертикални движения. При корабите за генерални товари люковете имат по-малка ширина и това налага използване и на хоризонтални премествания за подреждане на тоцарните единици с вътрешно трюмни

машини - вилкови мотокари и др. Относно процесите кораби отбелязва, че са среднотонажни ро-ро кораби, като на горните (открити) палуби може да се разполагат, както ро-ро така и ло-ло товари, а на долните палуби само ро-ро товари или генерални товари, но подреждани с вилкови мотокари, което не е ро-ро технология, а технология за обработка на генерален товар. Относно таксите, събирани от ответника ДП „Пристанищна инфраструктура“ експертът е разяснил, че размерът на каналните, тонажните, светлинните и еко таксите зависи от брутния тонаж на кораба, а на линейните такси- от дължината на кораба, като в конкретния случай товарът е обработен по технология за генерални товари (на обработен тон) и не е използвана технологията ро-ро, при която таксата би била определена според броя на камионите.

При гледане на делото от Бургаския окръжен съд е допусната и допълнителна СТЕ, като според вещото лице в разглежданите случаи технологията ро-ро не би могла да бъде приложена, тъй като характерът на товара – слама на бали, не позволява. Според вещото лице размерът на дължимата такса се определя от начина на обработка на товара, а не от техническите характеристики на кораба, съгласно чл. 16 от Тарифата за пристанищните такси, като в конкретния случай товарът е следвало да бъде укрепен допълнително и не е натоварен чрез ро-ро технология.

Пред настоящата инстанция бе допусната СТЕ, заключението по която е прието без възражения от страните. Вещото лице е разяснило дефинициите за търговски и пътнически кораб, както и за Roll-on/ Roll-off корабите. Посочва, че в българското законодателство няма легална дефиниция за този вид кораби. Според експерта в конкретния случай товарът – бали слама- е превозван с кораби Ро-ро. Според вещото лице в случая балите слама са качени на корабите с камиони и в последствие чрез самоходни модули превозвачи (мотокари) са разтоварени и подредени в трюма, съгласно изискванията за тези дейности, като товаренето на бали слама е в съответствие с технологията за товарене на ро-ро кораб.

При така установените факти, съдът прави следните правни изводи:

Относно допустимостта на иска:

Съгласно чл. 1, ал. 1 от ЗОДОВ държавата и общините отговарят за вредите, причинени на граждани и юридически лица от незаконосъобразни актове, действия или бездействия на техни органи и длъжностни лица при или по повод изпълнение на административна дейност. Регламентираната отговорност е специален вид отговорност за непозволено увреждане на граждани и юридически лица от дейността на администрацията. В случая исковете се разглеждат по реда на АПК, като се касае за специална подсъдност, уредена в разпоредбата на чл. 1, ал. 2 от ЗОДОВ, произтичаща от общата подведомственост на административните съдилища по чл. 128, ал. 1, т. 5 от АПК.

В разпоредбата на чл. 204 от АПК са въведени специални предпоставки за допустимост на предявените искове по Глава XI от АПК, наред с общите предпоставки за допустимост на исковете, предвидени в ГПК.

Както е посочено в мотивите на Определение № 1019 от 06.03.2024г. по гр.д. № 1984 /2023г. на смесен петчленен състав на ВКС и ВАС, дейността на ДП ”Пристанищна инфраструктура” по събиране на пристанищни такси – независимо от това дали за пристанища с национално или за такива с регионално значение - има естеството на административна дейност.

В определение № 8956 от 02.07.2018г. по адм.д. № 8071/2018г. на ВАС е прието, че

искът е допустим, въпреки, че е предявен от корабен агент, като съдът дължи произнасяне по същество по така заявената претенция – т.е за претърпени вреди от ищеца от поведението на ответника, като това дали ищецът или трето лице е претърпяло вредите е въпрос по съществото на спора – основателността на иска, а не по неговата допустимост, поради което неоснователни са доводите на ответника за недопустимост.

Искът е насочен срещу надлежен ответник – ДП “Пристанищна инфраструктура”, съгласно чл.205 АПК, който предвижда, че искът за обезщетение се предявява срещу юридическото лице, представлявано от органа, от чийто незаконосъобразен акт, действие или бездействие са причинени вредите

Поради изложеното, съдът намира, че исковата молба е допустима - предявена е от активно легитимирано лице, притежаващо правен интерес, с оглед фактическите твърдения в нея, че е претърпяло вреди от незаконосъобразни действия и бездействия на административен орган по смисъла на чл. 1, ал. 1 от ЗОДОВ.

Наличието на елементите от фактическия състав за ангажиране отговорност по чл. 1, ал. 1 от ЗОДОВ, имат отношение към основателността на иска, а не към неговата допустимост.

Исковите за обезщетения за вреди от имуществен характер - загуби, причинени от незаконосъобразни действия или бездействия на административни органи или длъжностни лица се разглеждат от административния съд по реда на чл. 203 и сл. от АПК, към който препраща и чл. 1, ал. 2 от ЗОДОВ. Разпоредбата на чл. 4 от ЗОДОВ урежда материалноправния режим на отговорността с препращане за неуредените въпроси съответно към гражданските закони - § 1 от Заключителните разпоредби на ЗОДОВ. Следователно, искът по глава единадесета от АПК е граждански, основаващ се на фактическия състав на непозволеното увреждане, независимо от това дали вредите са причинени виновно от длъжностните лица. С оглед на това, отговорността следва да бъде характеризирана като гаранционно-обезпечителна. Във фактическия ѝ състав се включват следните елементи: 1. незаконосъобразен акт (отменен по съответния ред), действие или бездействие на орган или длъжностно лице на държавата или общината, при или по повод изпълнение на административна дейност; 2. вреда от такъв административен акт, действие или бездействие; 3. причинна връзка между постановения незаконосъобразен акт, действие или бездействия и настъпилия вредоносен резултат. При липса на който и да е от елементите на посочения фактически състав, не може да се реализира отговорността на държавата и общините по посочения ред. Съгласно разпоредбата на чл. 204, ал. 4 от АПК, когато вредите са причинени от незаконосъобразно действие, както се твърди в иска в настоящия казус, незаконосъобразността се установява от съда, пред който е предявен искът за обезщетение.

Видно от обстоятелствената част на исковата молба, фактическите твърдения на ищеца, послужили като основания на предявения иск, са

очертани като противоправно извършени действия на длъжностни лица, изразяващи се в събирането на пристанищни такси.

Относно наличието на вреди, от събраните по делото доказателства се установява, а и не е спорно между страните, че „Фламинго шипинг“ качеството му на „генерален агент“ е заплатил пристанищните такси по процесните фактури. Следователно не се доказва наличието на вреда – претърпяна загуба, изразяваща се в намаляване имуществото на ищеца, доколкото той действа за чужда сметка.

Съгласно нормата на чл. 222 ал.1 от Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) с договора за агентирание агентът поема задължение да извършва срещу възнаграждение от името и за сметка на корабоприетателя обичайни услуги, свързани с корабоплаването в района на определено пристанище или територия. На основание чл. 222. ал.2 от КТК, той представлява корабоприетателя пред пристанищните власти, пред всички учреждения и органи на властта, физически и юридически лица в Република България; представлява корабоприетателя и капитана на кораба във връзка с всички формалности и действия по пристигането, пребиваването и отплуването на кораба; разплаща суми, свързани с пребиваването на кораба в пристанищата на Република България по нареждане на корабоприетателя или капитана на кораба и др. От съдържанието на цитираните норми следва, че последиците от действията на корабния агент, извършени в обема на представителната му власт, очертан с ал.2 на чл. 222 КТК, настъпват направо в правната сфера на представлявания корабоприетател.

Заплащането на пристанищните услуги е задължение на корабоприетателя, а корабният агент, като негов представител пред пристанищните власти, може по негово нареждане да заплаща дължимите за тях такси, като съгласно чл. 224 от КТК е длъжен да му даде сметка за получените и изразходвани суми. Следователно корабоприетателят е този, който би понесъл евентуалните вреди от незаконосъобразна административна дейност по определяне размера на пристанищните такси и тяхното събиране. Предвид естеството на отношенията, основани на договора за агентирание, твърдените вреди не биха могли да настъпят в патримониума на ищеца - те настъпват направо в правната сфера на представлявания корабоприетател (в случая „Стоунхил Маритайм“ АД- за моторен кораб „А.“ и „Ъпхил шипинг“ АД- за моторен кораб „А.“). Доколкото ищецът не е страна по материалното правоотношение, съдът приема, че предявеният иск е неоснователен и следва да се отхвърли.

На следващо място настоящият съдебен състав намира, че с оглед събраните по делото доказателства, в това число приетите три заключения по СТЕ, изготвени от трима различни експерт, не се

установява наличието на незаконосъобразни действия, изразяващи се в събиране на пристанищни такси.

Съгласно чл. 103 В от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, корабите, с изключение на военните, които посещават пристанищата за обществен транспорт с национално значение, заплащат пристанищни такси. Таксите се заплащат преди отплаването на кораба от пристанището и включват: 1) канални такси; 2) тонажни корабни такси; 3) линейни кейови такси; 4) светлинни такси; 5) такси за приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност. В този смисъл е и нормата на чл. 1, ал.3 от Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (Тарифата). Действително съгласно чл. 6 от Тарифата (в приложимата редакция-ДВ, бр. 72 от 2014 г.) ро-ро корабите заплащат пристанищни такси в общ размер 750 евро за всяко посещение. Макар от СТЕ да се установи, че корабът е ро-р, то товарът не е самоходен и не е се товари и разтоварва с помощта на подходящо подвижно транспортно оборудване. Вещото лице разяснява, че според данните по делото и приложения към заявление № Б-ЗТП-275/18.09.2015г. товарен план, технологията е за генерален товар, която спестява сили и средства, а товареното е извършено като генерален товар. Посоченото в приетото по настоящето дело заключение по СТЕ се различава в извода за използваната технология за товарене и разтоварване с предходните две извършени СТЕ. И трите СТЕ са единодушни, че ро-ро технологията се използва за самоходни товари, като автомобили, камиони, автобуси, се качват и слизат от кораба на собствените си колела. За товари, които не са самоходни, товарът се поставя върху самоходни модулни превозвачи (използване на комбинации товаро-разтоварни съоръжения с колела-мотокари, ремаркета с двигатели и др. Maritime dictionary). В случая се касае е за бали слама, които съгласно първите две заключения са обработени като общ товар, при това е установено и че товарът е опасен, което изисква допълнителни действия по обезопасяването му при товарене и разтоварване. Вещото лице по СТЕ по настоящето дело е определило начинът на разтоварване на сламата като ро-ро технология, но с оглед дадените обяснения за същността на ро-ро технологията, настоящия състав, на основание чл. 202 ГПК, счита този извод за необоснован и неправилен и не кредитира заключението в тази част.

По изложените съображения настоящият състав счита, че не се установяват твърдените от ищеца незаконосъобразни действия на служители от ДП „Пристанищна администрация“ при изпълнение на възложената им административна дейност – начисляване и събиране на корабни такси от задължените лица.

По изложените съображение, с оглед липсата на установените в чл. 1, ал.2 от ЗОДОВ материалноправни предпоставки, предявеният иск се явява неоснователен и следва да се отхвърли.

Задължението за лихва има акцесорен характер и следва главното вземане. Предвид обстоятелството, че искът за заплащане на обезщетение е неоснователен, то и искът за заплащане на законната лихва върху главницата следва да се отхвърли.

С оглед изхода на спора и своевременната претенция на ответника, на основание чл. 10, ал.4 от ЗОДОВ, ищецът следва да заплати на ДП „Пристанищна инфраструктура“ юрисконсултско възнаграждение в размер на 200 лв., съгласно чл. 25, ал.1 и ал. 2 от Наредбата за заплащане на правната помощ.

Водим от горното и на основание *чл. 204, ал.1 АПК* във вр. с *чл. 1, ал.1 от ЗОДОВ*, Административният съд С.-град, Първо отделение, 65-и състав,

### **РЕШИ:**

ОТХВЪРЛЯ предявения от „Фламинго шилинг“ ЕООД с ЕИК[ЕИК] иск против ДП „Пристанищна инфраструктура“ с ЕИК[ЕИК], с искане да бъде осъдено да заплати на ищеца сумата от 51447.74 лева (с равностойност 26035 евро), представляваща обезщетение за имуществени вреди – претърпени загуби, настъпили вследствие незаконосъобразна административна дейност - начисляване и събиране на пристанищни такси при условията на чл.103в от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, заплатени от ищеца в качеството му на генерален агент, както следва: по фактура № 216532/15.09.2014 г.- надвзети 4188 евро; по фактура № 216592/02.10.2014 г,- 4188 евро; по фактура № 216675/24.10.2014 г.- 4188 евро; по фактура № 216760/14.11.2014 г.- 3887 евро; коригираща фактура № 216795/25.11.2014 г.- досъбрана корабна (тонажна) цена-301 евро; фактура № 125448/05.09.2014 г.- 4177 евро и фактура № 125551/26.09.2014 г. - 4177 евро, ведно със законната лихва върху сумата от подаване на исковата молба.

ОСЪЖДА „Фламинго шилинг“ ЕООД с ЕИК[ЕИК] да заплати на ДП „Пристанищна инфраструктура“ с ЕИК[ЕИК] юрисконсултско възнаграждение в размер на 200 (двеста) лева.

РЕШЕНИЕТО подлежи на обжалване с касационна жалба в 14-дневен срок от съобщението му чрез Административен съд София – град пред Върховен административен съд на Република България.

СЪДИЯ:

