

РЕШЕНИЕ

№ 1

София, 02.01.2019

В ИМЕТО НА НАРОДА

Върховният административен съд на Република България - Седмо отделение, в съдебно заседание на двадесет и седми ноември две хиляди и осемнадесета година в състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ: ВАНЯ АНЧЕВА

ЧЛЕНОВЕ: ДАНИЕЛА МАВРОДИЕВА

КАЛИНА АРНАУДОВА

при секретар Боряна Георгиева
на прокурора Камелия Николова

и с участието
изслуша
докладването

от председателя **ВАНЯ АНЧЕВА**
по адм. дело № 11413/2018. 📄

Производство по чл. 208 и сл. от Административнопроцесуалния кодекс (АПК), вр. чл. 363, ал. 3 (Нова – ДВ, бр. 93 от 2017 г.) от Кодекса за търговското корабоплаване (загл. изм. - ДВ, бр. 113 от 2002 г.).

Образувано е по касационна жалба от "Либиан Навигейтър" Лтд. (дружество с ограничена отговорност), със седалище и адрес на управление Република Малта, гр. Валета, ул. "Сейнт Кристофър Стриит" № 54, VLT 1462, представлявано от директора А. Товати, чрез упълномощения процесуален представител адв. Владимиров, срещу решение № 1369 от 09.07.2018 г., постановено по адм. дело № 472/2018 г. по описа на Административен съд (АС) – Бургас, с което е отхвърлена жалбата срещу заповед № Б-ЗА-4/31.01.2018 г. на директора на Дирекция "Морска администрация" и капитан на Пристанище Бургас, с която на основание чл. 363, ал. 2, т. 12 КТК е забранено отплаването на моторен танкер "Бадр" (BADR), плаващ под знамето на Либия, официален номер на Международната морска организация (ИМО) 9356426, 61 342 БТ, 35 396 НТ, позивни 5AWN MMSI 642122010.

Касационният жалбоподател поддържа оплаквания за неправилност на съдебния акт поради необоснованост, противоречие с приложимия материален закон и нарушение на съдопроизводствените правила - касационни основания по смисъла на чл. 209, т. 3 АПК. Обосновава защитната си теза за незаконосъобразност на заповед № Б-ЗА-4/31.01.2018 г. с довод за несъответствие на посоченото в нея фактическо основание с

възприетата правна квалификация. Счита, че нормата на чл. 363, ал. 2 КТК е приложима при осъществяван контрол във връзка с безопасността на търговското корабоплаване от страна на капитана пристанището и не предвижда възможност ограничителната мярка да се налага по искане на орган по изпълнението в производство по част Пета от Гражданско-процесуалния кодекс (ГПК). Независимо от това, в хипотезата на чл. 363, ал. 2, т. 12 КТК органът е следвало да конкретизира кое нормативно предписание е нарушено, да посочи при какви условия е осъществено и от кого. Прави разграничение между регламентирани в чл. 363, чл. 364 и чл. 364а КТК три принудителни административни мерки – съответно "задържане на кораб", "забрана за отплаване" и "арест". Счита, че разпоредбата на чл. 363, ал. 2, т. 12 КТК е неотнормирана към конкретния случай. Посочената в диспозицията й принудителна мярка е "задържане" на кораба, а органът е наложил визиранията в чл. 364 КТК "забрана за отплаване" на плавателния съд. Според касатора тази норма е приложима за обезпечаване събирането на публични задължения, а с оспорената заповед е оказано поискано от органа по изпълнение съдействие за удовлетворяване на гражданскоправно вземане. Наред с това посочва, че след издаването на оспорената забрана за отплаване, с определение на Бургаския районен съд, изпълнителното производство е било спряно. Капитанът на пристанището, вместо да се съобрази със съдебния акт, е отказал да преразгледа заповедта, с което е подпомогнал незаконосъобразното продължаване на изпълнителните действия. Касаторът развива съображения и за несъответствие на акта с целта на закона, като твърди, че е несъразмерен, прекомерен и доказано вредоносен. По подробно развити в касационната жалба и допълнението към нея доводи, претендира за отмяна на първоинстанционното решение и постановяване на ново, по съществуването на спора, с което оспореният индивидуален административен акт бъде отменен, както и да бъдат присъдени сторените в съдебно-деловодни разноски.

Ответникът – директорът на Дирекция "Морска администрация – Бургас" към Изпълнителна агенция "Морска администрация" (ИАМА) и капитан на Пристанище Бургас, чрез ст. експерт с юридическо образование М. Николова, счита съдебното решение за правилно и предлага да бъде оставено в сила. Поддържа, че със заповед № Б-ЗА-4/31.01.2018 г. е наложена една от предвидените в КТК обезпечителни мерки с цел да бъде осъществено принудително изпълнение, насочено върху процесния плавателен съд. Акцентира, че при изпълнение на задължението си по чл. 431, ал. 2 ГПК, органът действа при условията на обвързана компетентност и е длъжен да издаде поисканата от съдебния изпълнител ограничителна заповед. Счита, че в противен случай не би било възможно органът по изпълнението да упражни правомощията си по събиране на паричното вземане от жалбоподателя.

Претендира юрисконсултско възнаграждение.

Ответникът - Частен съдебен изпълнител (ЧСИ) Т. Колев, не се явява в с.з. и не ангажира становище по оспорването.

Представителят на Върховната административна прокуратура дава мотивирано заключение за основателност на касационната жалба.

Върховният административен съд, седмо отделение, като обсъди данните по делото и доводите на страните, намира жалбата за процесуално допустима, като подадена в срока по чл. 211, ал. 1 АПК, от надлежна страна - участник в първоинстанционното производство, по отношение на която постановеното решение е неблагоприятно.

Разгледана по същество, жалбата е основателна.

С атакуваното съдебно решение е отхвърлено иницираното от "Либиан Навигейтър" Лтд. оспорване на заповед № Б-ЗА-4/31.01.2018 г., издадена от директора на Дирекция "Морска администрация - Бургас", същият и капитан на пристанище Бургас, с която на основание чл. 363, ал. 2, т. 12 КТМ е забранено отплаването на моторен танкер "Бадр" (BADR), плаващ под знамето на Либия, официален номер на Международната морска организация (ИМО) 9356426, 61 342 БТ, 35 396 НТ, позивни 5AWN MMSI 642122010 ("кораба").

За да обоснове извод за законосъобразност на описания индивидуален административен акт решаващият съд подробно е изложил фактите относно образуването срещу жалбоподателя изпълнително производство, началото на което е поставено със Заповед № 258/12.01.2018 г. за изпълнение на парично задължение въз основа на документ по чл. 417 ГПК на Районен съд - Бургас по ч.гр.дело № 8812/2018 г. Със заповедта е разпоредено длъжникът "Либиан Навигейтър Лимитед" да заплати на кредитора "Булгаргеомин" ЛТД сума в размер на 9 250 362 американски долара, представляваща вземане, обезпечено с морска ипотека № 1352/14.09.2017 г. върху описания по-горе моторен танкер. Констатирал е, че в полза на кредитора е издаден изпълнителен лист № 181/12.01.2018 г. По този повод със съобщение изх. № 204/18.01.2018 г. по изп. д. № 00009/2018 г. ЧСИ е уведомил дирекция "Морска администрация" Бургас, че изпълнението по Заповед № 258/12.01.2018 г. и Изпълнителен лист № 181/12.01.2018 г. се насочва върху вещ, собственост на длъжника "Либиан Навигейтър Лимитед" – процесният кораб, намиращ се в акваторията на Порт Бургас. В съобщението до администрацията е посочено, че изпълнението се реализира чрез налагане на възбрана върху кораба. Органът е уведомен и за насрочения опис за 08.02.2018 г. от 11,00 часа. Със съобщение изх. № 291/30.01.2018 г. ЧСИ е уведомил ИАМА Бургас за необходимостта да му бъде осигурен достъп до моторен танкер "BADR" за извършване на описа. С последващо съобщение от 31.01.2018 г. е поискано съдействие във връзка със започнало изпълнително производство. Посочено е, че капитанът на кораба е

отказал да изпълни разпорежданията на ЧСИ, вписани в призовката за принудително изпълнение, а именно да премести кораба и да предостави необходимите книжа. Поради това и на основание чл. 431 и чл. 470 ГПК се иска издаването на заповед за забрана за отплаване на кораба за срок до 30.03.2018 г., като за нуждите на изпълнителните действия плавателният съд бъде приведен на терминал в пристанище Бургас.

На същият ден – 31.01.2018 г., е издадена оспорената Заповед № Б-ЗА-4, в която като правно основание на упражнената властническа компетентност е посочена разпоредбата на чл. 363, ал. 2, т. 12 КТК. Органът е обосновал волеизявлението си със започналото изпълнително производство, предприетите изпълнителни действия и необходимостта да не бъде допуснато нарушаване на българското законодателство. Наредена е забрана за отплаването на моторния танкер "BADR", находящ се на котва в рейдови район № 4 на пристанище Бургас. Забраната е наложена до отстраняване на причините, които са я предизвикали.

При така установената фактическа обстановка АС - Бургас е приел, че обжалваният индивидуален административен акт е издаден от компетентен орган, в предписаната форма, като съдържа фактически и правни основания, в достатъчна степен конкретизирани, за да се възприеме обективизираната в разпоредителната му част воля на административния орган. Съдът е концентрирал спорът до това дали е основание за задържане на кораба по смисъла на чл. 363, ал. 2, т. 12 КТК в контекста на възражението на жалбоподателя, че чрез задържането се заобикаля приложението на чл. 364а, ал. 1 КТК, във връзка с чл. 1, ал. 1, буква U от Международната конвенция за арест на кораби, ратифицирана със закон, приет от XXXVIII Народно събрание на 12.01.2001 г. - ДВ, бр. 7 от 2001 г., в сила за Република България от 14.09.2011 г. Преценил е, че при образувано преди издаване на акта изпълнително дело и на основание чл. 431 ГПК капитанът на пристанището е бил длъжен да окаже съдействие на ЧСИ чрез издаване на поисканата забрана за отплаване на кораба, т.к. по никакъв друг начин не би могло да се осъществи започналото срещу него принудително изпълнение.

Първоинстанционният съд е възприел тезата на административния орган, че бездействието му пряко ще възпрепятства упражняването на властническите правомощия на ЧСИ, което на практика води до нарушаване на законно гарантираните му възможности за действие. Формирал е краен извод, че в изпълнение на задължението си по чл. 431, ал. 2 ГПК капитанът на пристанището стриктно е приложил нормата на чл. 363, ал. 2, т. 12 КТК. Решението е валидно и допустимо, но постановено при неправилно приложение на материалния закон.

Между страните няма спор за факти и те правилно са установени от първоинстанционния съд, поради което не е наложително повторното им

излагане. Спорът е относно наличието на посоченото в заповед № Б-ЗА-4/31.01.2018 г. фактическо основание, с осъществяването на което възниква правомощието на капитана на пристанището да издаде административен акт с визираното в чл. 363, ал. 2, т. 12 КТК съдържание.

По силата на чл. 363, ал. 1 КТК отплаването на всеки кораб се разрешава от капитана на пристанището или оправомощено от него длъжностно лице. В съответствие с този общ принцип нормата на чл. 363, ал. 2 предвижда възможност капитанът на пристанището или оправомощено от него лице да задържи всеки кораб в следните случаи: при липса или нередовност на документ, удостоверяващ правото на плаване под знамето на съответната държава (т. 1); при липса или нередовност на документите, изискуеми съгласно двустранните и многостранните международни договори, страна по които е Република България (т. 2); пропускане на вода в корпуса на кораба (т. 3); неизправност в рулевото или котвеното устройство (т. 4); 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 (т. 5); приемане на повече от допустимия брой пътници, предвиден в свидетелството за сигурност на пътнически кораб (т. 6); натоварване на кораба над максималното газене, посочено в корабните документи (т. 7); некомплектоване на кораба с правоспособен екипаж (т. 8); недостатъчно снабдяване на кораба със спасителни, противопожарни, водоотливни, сигнални и други средства и приспособления, необходими за сигурността на корабоплаването (т. 9); липса или некомплектност на лекарствени и животоспасяващи средства, както и липса на лице с медицинска подготовка на кораба, когато такова се изисква (т. 10); при неспазване разпоредбата на чл. 175а, ал. 2 за условията и реда за превоз на опасни товари (т. 11); при нарушаване разпоредбите на закон или международен договор, по който Република България е страна (т. 12); при нарушаване на условията за живот и труд, периодите на работа и на почивка и осигуряване с провизии на екипажа на кораба (т. 13).

Съдържанието на цитираната правна норма ясно показва, че предвидената в хипотезиса ѝ ограничителна мярка - "задържане" на плавателното средство е вид принудителна административна мярка (ПАМ) с възпиращ ефект и цели да бъде преустановено вече започнало и продължаващо правонарушение.

Точният прочит на разпоредбата сочи, че за прилагането на ПАМ на това правно основание е необходимо да е налице правонарушение, осъществяващо някой от визираните в разпоредбата тринадесет фактически състава (т. 1 – т. 13). Само тогава капитанът на пристанището, комуто е възложено упражняването на общ контрол за безопасност на корабоплаването, е компетентен да приложи определената в диспозицията на нормата

административна мярка.

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

Съгласно чл. 364, ал. 1 КТК 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 т. 41 от Допълнителните разпоредби на КТК 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 КТК 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.: т. 42 от ДР на КТК.

Анализът на цитираните разпоредби, които регламентират три самостоятелни ПАМ, налага несъмнен извод, че докато задържането по чл. 363, ал. 2 КТК цели да обезпечи положителните действия на субектите и да възпрепятства продължаването на извършеното от тях правонарушение в проявните 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 иски по чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби.

Последните черпят основанието си от акта, чието обезпечаване и изпълнение подпомагат – акт за установяване на публично задължение, съдебен акт на съда по чл. 364а, ал. 4 КТК и др. (Сравн.: "Актуални трудове", "Принудителни административни мерки", изд. 2017, автор проф. Кино Лазаров).

Безспорно материалноправната законосъобразност на акта за прилагане на ПАМ е обусловена от преценка за наличие на условията и предпоставките, визирани в хипотезата на конкретната нормативна разпоредба, послужила като основание за издаването му. Тълкуването на заложената в разпоредбата на т. 12 от чл. 363, ал. 2 КТК формулировка "нарушаване разпоредбите на закон или международен договор, по който Република България е страна", в контекста на обективно установените факти по делото, обосновава категоричен извод за липса на основание за прилагане на процесната ПАМ. Този извод се налага на първо място, от спецификата на функционалната

компетентност на морската администрация в контекста на обществените отношения в Република България във връзка с търговското корабоплаване и контрола върху него, предопределяща реда, условията и предпоставките за налагане на визираните в КТК ограничителни мерки.

Съгласно чл. 363а КТК 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 (т. 1); 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 (т. 2); държавен контрол върху безопасното корабоплаване в морските пространства и българския участък на р. Дунав (т. 3).

Функциите на агенцията са доразвити в Устройствения ѝ правилник (УП, приет с ПМС № 106 от 29.04.2015 г., обн., ДВ, бр. 33 от 8.05.2015 г.). Съгласно чл. 21, ал. 1 от него, 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 – Бургас". Последната се ръководи от директор, който е капитан на пристанището.

Предвидено е тези звена да изпълняват функциите на инспекторат по смисъла на КТК 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: 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 (т. 2); 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 (т. 3); 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 (т. 4); осъществяват контрол за изпълнението на изискванията на Морската трудова конвенция относно условията на труд и живот на борда на кораба (т. 5); извършват въз основа на оценка на риска контрол върху безопасността на всички кораби, подлежащи на държавен контрол в пристанищата и рейдовете (т. 6); 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 Code (ДВ, бр. 58 от 1995 г.); упражняват контрол върху всички лица, осъществяващи дейност в областта на корабоплаването.

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 КТК и при цялостно тълкуване на визираните в чл. 363, ал. 2 КТК тринадесет хипотези за задържане на плавателно средство, употребената в т. 12 формулировка "нарушаване разпоредбите на закон или международен договор", макар и бланкетна, касае не всяко правонарушение, а само на това, което влиза в колизия с нормативните предписания за сигурност и безопасност на корабоплаването и е извършено чрез действие или бездействие от корабоприжателите, което нарушава мореходността на кораба, замърсява околната среда и носи риск за безопасното корабоплаване.

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 ООН 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 коментираната по чл. 363, ал. 2 КТК. 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 КТК.

Естеството на осъществявания от капитана на пристанището държавен надзор и целеният преустановителен ефект на постановената в хипотезата на чл. 363, ал. 2, т. 12 КТК 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 на разпоредената ПАМ. В проверяваната заповед органът не е посочил кои конкретни

правни норми са нарушени, а направеното абстрактно позоваване на "българското законодателство" по изложените съображения не може да се ползва като основание за налагане на визираната в чл. 363, ал. 1, т. 12 КТК административна мярка.

Данните по делото сочат, че производството, приключило с оспорената заповед е било образувано по искане на ЧСИ Т. Колев за оказване на съдействие, чрез издаване на забрана за отплаване на моторния танкер "БАДР". Искането е мотивирано с насоченото срещу кораба принудително изпълнение за удовлетворяване на обезпечено с възбрана парично вземане на вискателя "Булгаргеомин" ЕООД срещу длъжника корабоприитежател "Либиан Навигейтър" Лтд.

Противно на възприетото на АС – Бургас, отправеното от ЧСИ по реда на чл. 431, ал. 2 ГПК искане, няма процесуално значение, още по-малко обвързващо действие, в контекста на възможността органът по изпълнението да инициира административно производство по чл. 363, ал. 2 КТК.

Вярно е, че с чл. 431, ал. 2 ГПК е регламентирано задължение за държавните учреждения да оказват съдействие в работата на съдебния изпълнител. Настоящата инстанция счита, че принципно визираното в нормата съдействие има чисто технически, помощен характер, подчинено е на целта да бъде удовлетворено вземането на вискателя към длъжника и не съставлява упражняване на административни правомощия от административен орган по смисъла на § 1 от Преходните и заключителните разпоредби на АПК. Изключение от това принципно положение е предвидено в разпоредбата на чл. 364, ал. 1 КТК, според която "капитанът на пристанище може да забрани отплаването на кораб, по искане на орган на изпълнителната или съдебната власт за обезпечаване събирането на дължими данъци, акцизи, мита, такси, глоби или имуществени санкции". Само в тази хипотеза искането на съдебния изпълнител има сочената от органа и възприета от съда правнорелевантна, сезираща функция и е абсолютна процесуална предпоставка за упражняване на властническа компетентност. Но и в тази хипотеза административният орган не действа при обвързана компетентност, а преценява необходимостта ѝ с оглед конкретните обстоятелства и принципите за съразмерност на разпоредените правни последици. В конкретния случай разпоредбата на чл. 364, ал. 1 КТК не е приложима, макар съдържанието на оспореното волеизявление - "забранявам отплаването" да съответства на предвидената в диспозицията ѝ обезпечителна мярка. Този извод следва от обстоятелството, че предмет на коментирания нормативно предписание са само публични задължения за данъци, акцизи, мита, такси, глоби или имуществени санкции, а изпълнителното производство срещу жалбоподателя е за събиране на частно вземане. Противоречието между посоченото от органа правно основание и формирания диспозитив несъмнено съставлява порок на акта, какъвто е и направеното разширително тълкуване на чл. 363, ал. 2 КТК, визиращ изчерпателно случаите, при които може да се задържи плавателното средство. Доколкото в разпоредбата не е предвидена възможност ПАМ да се прилага по искане на съдия изпълнител за обезпечаване на предприятиите върху плавателното средство изпълнителни действия, то упражненото от органа правомощие се явява лишено от материалноправно основание. Постановявайки акта с процесното съдържание, капитанът на пристанището е направил недопустимо разширително тълкуване на императивната норма на чл. 363, ал. 2 КТК, при което тя е приложена за случай, непредвиден и несъответстващ на очертания в хипотезиса ѝ фактически състав. Нещо повече, административният орган, на когото са възложени изпълнително-разпоредителни правомощия незаконосъобразно се е намесил

в гражданско-правен спор между субекти на частното право.

Отделно от това, данните по делото сочат, че изпълнителното дело е било спряно с определение № 914/06.02.2018 г. по ч.гр.дело № 8812/2017 г. по описа на Бургаския районен съд, който акт е задължителен и за частния съдебен изпълнител, и за капитана на пристанището. И двамата са били уведомени за така постановеното спиране. Вместо да зачете незабавното действие на постановения съдебен акт, ЧСИ е продължил изпълнителните действия, а органът незаконосъобразно е отказал да прекрати действието на заповедта, считайки, че няма доказателства за влизане в сила на определението от 06.02.2018 г. Това е прието и в служебно известното на съда окончателно определение № 390 от 9.11.2018 г. на Бургаския апелативен съд по в.ч.гр.д. № 338/2018 г., постановено по оспорване действията на ЧСИ Т. Колев. В него е акцентирано, че определение № 914/06.02.2018 г. по ч.гр.дело № 8812/2017 г. на Бургаския районен съд, с което е спряно изпълнителното дело подлежи на изпълнение от датата на постановяването му и връчването му на съдебния изпълнител - на основание чл. 277 ГПК. Извършването на изпълнителни действия от ЧСИ след датата на връчване на определение № 914/06.02.2018 г. е преценено от апелативния съд като отказ да бъде спряно изпълнението. Последният е посочил също, че след като спирането е разпоредено от съда (а това се е случило на 6.02.2018 г., а не както административният съд е приел на 20.04.2018 г.), то по него участниците дължат единствено съобразяване и зачитане на силата на съдебния акт. Вместо това, според доказателствата по делото, и ЧСИ (чиито действия не са предмет на настоящия съдебен контрол), и капитанът на пристанището са действали по начин, довел в крайна сметка до провела се публична продажба на плавателното средство. На основание чл. 142, ал. 2 АПК, АС – Бургас е следвало да съобрази настъпилата промяна в спорното правоотношение, при което не би стигнал до извода, че наложената със заповед № Б-ЗА-4 забрана за отплаване на кораба "БАДР" е правомерна.

Основателни са възраженията в касационната жалба, че проверяваният административен акт не е съобразен с принципа за съразмерност по чл. 6 АПК. Несъмнено приложената ПАМ ограничава свободната търговска инициатива и правото на собственост на корабоприитежателя и следователно влиза в противоречие с разпоредбата на чл. 3, ал. 2 КТК, по силата на която търговското корабоплаване се осъществява свободно в условията на защита и разширяване на конкуренцията и на свободната инициатива в стопанската дейност. Ограничаването на това право може да е правомерно само, ако са спазени условията по чл. 35, ал. 1, изр. 2 от Конституцията - ограничението да е установено със закон (в случая в КТК) и да е насочено към адекватна, пропорционална защита на конституционно признати ценности, като националната сигурност, народното здраве и правата и свободите на други граждани. При спряното изпълнение, насочено срещу кораба и съобразно регламентирания принцип в чл. 3, ал. 2 КТК на обхвата на корабоплаването и търговската свобода, въведеното с обжалваната заповед ограничение не е било наложително, подходящо и съразмерно правно средство за постигане на визирания с нея резултат за ефективно удовлетворяване на определен имуществен частен интерес, т.к. последният по своя обхват и значимост не би могъл да се свърже с обективна необходимост да бъдат защитени животът, здравето и благосъстоянието на обществото като цяло. В Решение № 2 от 31.03.2011 г. по конст. дело № 2/2011 г. на Конституционния съд е посочено, че удовлетворяването на надлежно установените публични и частни задължения трябва преди всичко да се обезпечи чрез ефективно, бързо проведено изпълнително

производство, насочено не към самоцелно санкциониране на длъжника, а най-вече към издирване на негово секвестрируемо имущество и прехвърлянето му до размера на установеното парично вземане в патримониума на съответния кредитор.

ПАМ са форма на изпълнително-разпоредителна дейност, чрез която се дава легален израз на държавна принуда, упражнявана в предвидените от закона случаи. По своята правна същност те са актове на държавно управление от категорията на индивидуалните административни актове, от което следва, че на общо основание трябва да съответстват на принципа за законност, особено по отношение на издаването им, т.к. условията за тяхното прилагане са изключителни и действията, които ги съпътстват могат несъразмерно да засегнат правната сфера на адресатите. Това означава, че ПАМ следва не само да бъдат прилагани в изрично изброените в закона случаи, но и да бъдат разпоредени точно тези, които регламентиращата ги правна норма сочи. Стриктното спазване на тези изисквания са гаранция за тяхната законосъобразност, а в конкретния случай те не са били съобразени от административния орган.

В контекста на изложеното и предвижданията на относимата материалноправна уредба, като е счел за реализиран фактическия състав по чл. 363, ал. 2, т. 12 КТК, възприет като основание за налагане на постановената забрана за отплаване на процесния моторен танкер, съдът е постановил неправилно решение, което следва да бъде отменено, като се отмени и незаконосъобразната заповед № Б-ЗА-4/31.01.2018 г. на директора на Дирекция "Морска администрация" и капитан на пристанище Бургас.

С оглед изхода на делото и своевременно направеното от процесуалния представител на касатора искане за разноски, такива следва да се присъдят на основание чл. 143, ал. 1 АПК в доказвания размер от 75.00 лв., представляващи платени държавни такси.

Водим от горното и на основание чл. 221, ал. 2, предл. 2 и чл. 222, ал. 1 АПК, Върховният административен съд, седмо отделение,

РЕШИ:

ОТМЕНЯ решение № 1369 от 09.07.2018 г., постановено по адм. дело № 472/2018 г. по описа на Административен съд – Бургас, в частта, с която е отхвърлена жалбата на "Либиан Навигейтър" Лтд. срещу заповед № Б-ЗА-4/31.01.2018 г. на директора на Дирекция "Морска администрация" и капитан на пристанище Бургас и вместо него **ПОСТАНОВЯВА:**

ОТМЕНЯ заповед № Б-ЗА-4/31.01.2018 г. на директора на Дирекция "Морска администрация" и капитан на пристанище Бургас, с която на основание чл. 363, ал. 2, т. 12 от Кодекса на търговското корабоплаване е забранено отплаването на моторен танкер "Бадр" (BADR), плаващ под знамето на Либия, официален номер на Международната морска организация (ИМО) 9356426, 61 342 БТ, 35 396 НТ, позивни 5AWN MMSI 642122010.

ОСЪЖДА Изпълнителна агенция "Морска администрация" да заплати на "Либиан

Навигейтър" Лтд. (дружество с ограничена отговорност), със седалище и адрес на управление Република Малта, гр. Валета, ул. "Сейнт Кристофър Стриит" № 54, VLT 1462, сумата от 75.00 (седемдесет и пет) лева, представляващи съдебно-деловодни разноси за двете съдебни инстанции.

Решението е окончателно.