

ДО:

**КОНСТИТУЦИОННИЯ СЪД
НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ГР. СОФИЯ**

СТАНОВИЩЕ

**ОТ БЪЛГАРСКАТА АСОЦИАЦИЯ
НА КОРАБНИТЕ БРОКЕРИ И АГЕНТИ
(БАКБА)**

**рег. по ф.д. № 693/1997г. по описа на
Варненският окръжен съд,
седалище и адрес на управление: гр. Варна,
Пл. "Славейков" 1,
Представявана от Председателя на
Управителния съвет Свилен Николов
Крайчев**

По: Конституционно дело № 8/2006г.

УВАЖАЕМИ КОНСТИТУЦИОННИ СЪДИИ,

В определеният от Вас 30 – дневен срок от получаването на Ваше писмо, изх. № 12/к.д. 8/2006г., Ви представяме писменото становище на Българската асоциация на корабните брокери и агенти (БАКБА) по посоченото дело, образувано по искане на 48 народни представители от XL Народно събрание за обявяване противоконституционността на разпоредби от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България /обн. ДВ, бр. 24/2006г./ и разпоредби от същия Закон /обн. ДВ, бр. 104/2005г./.

Българската асоциация на корабните брокери и агенти (БАКБА) **подкрепя изцяло** искането на групата народни представители за обявяване противоконституционността на: разпоредбата на параграф 29 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, приет от XXXIX-то Народно събрание, /обн., ДВ, бр. 24 от 23 март 2004г./, с който е изменен текста на чл. 106 от Закона и е създадена нова алинея 2, както и на следните разпоредби от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, приет от XL-то Народно събрание /обн., ДВ, бр. 104/2005г./: разпоредбата на параграф 7, с който се създават чл. 103в и 103г ЗМПВВПРБ; разпоредбата на параграф 16, в частта, в която се създават раздел VIб Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" и чл. 115 л, 115м, 115н, 115о, 115п, 115р, 115с, 115т и чл. 115у ЗМПВВПРБ; разпоредбите на параграф 25 и параграф 26 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВПРБ, по следните съображения:

I. По отношение на искането на групата народни представители за обявяване противоконституционността на разпоредбата на параграф 29 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, приет от XXXIX-то Народно събрание, /обн., ДВ, бр. 24 от 23 март 2004г./, с който е изменен текста на чл. 106 от Закона и е създадена нова алинея 2:

Пристанищата в Република България, съгласно разпоредбата на чл. 93 ЗМПВВПРБ, са следните видове:

1. за обществен транспорт – независимо дали осъществяват вътрешен или международен трафик;
2. рибарски;
3. яхтени;
4. със специално предназначение /със специално предназначение е всяко пристанище, което е технологично свързано с производствения процес на корабостроителните и кораборемонтните предприятия, както и на специализираните крайбрежни предприятия за хидротехническо и хидроложко проучване, строителство, буксировка и спасяване, и за опазване на околната среда, и не извършва обработка на товари, пътници и поща /чл. 109 ЗМПВВПРБ/
5. военни, включително граничнополицейски;

Територията и инфраструктурата на рибарските, яхтените и пристанищата със специално предназначение могат да са собственост на държавата, общините, физически и юридически лица /чл. 112, ал.1 ЗМПВВПРБ/. В тази връзка, Конституционният съд в Решение № 4 от 15.06.2000г. на КС на РБ по к.д. № 5/2000г., е посочил, че тези три вида пристанища “нямат предназначението, присъщо на публичната собственост. Те “не притежават и втория белег – всеобща полезност”, тъй като “ползват ограничен кръг лица /рибари, притежатели и употребяващи яхти/ или даже отделни единични правни субекти – предприятия, чиято дейност е технологично свързана с пристанища”. Поради тези причини, Конституционният съд е приел, че текстовете на ЗМПВВПРБ, които допускат тези три вида пристанища да бъдат собственост не само на държавата, но и на други лица, са в съответствие с конституционните норми.

Каква е уредбата на собствеността на пристанищата за обществен транспорт?

Съгласно старата редакция на чл. 107, ал.1 от коментирания закон, в сила до влизането в сила на Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, приет от XXXIX-то Народно събрание, обн., ДВ, бр. 24 от 23 март 2004г., **пристанищните съоръжения, земите, върху които са разположени те, земите под откритите и закритите складове, както и прилежащите водни площи в съществуващите пристанища за обществен транспорт, са публична държавна собственост, т.е. територията и инфраструктурата във всички пристанища за обществен транспорт бяха обявени от закона за публична държавна собственост. Това законодателно разрешение намери своето одобрение и в мотивите на горепосоченото решение на Конституционния съд: “Оспорените разпоредби се отнасят за рибарски, яхтени**

пристанища и такива със специално предназначение, **тъй като пристанищата за обществен транспорт са публично-държавна собственост** (чл. 107, ал. 1 във връзка с чл. 93 ЗМПВВПРБ), каквито са и военните и граничнополицейските **поради предназначението им и властническите правомощия на органите, които ги ползват.**”

С разпоредбата на параграф 25 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, приет от XXXIX-то Народно събрание, обн., ДВ, бр. 24 от 23 март 2004г., беше създаден нов член 103а, в който пристанищата за обществен транспорт бяха изкуствено терминологично и напълно необосновано разделени на два вида: с национално и с регионално значение, поименно изброени в Приложение № 1, съответно Приложение № 2 към закона.

Като последица от това разграничение на пристанищата за обществен транспорт, с разпоредбата на атакувания параграф 29 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, приет от XXXIX-то Народно събрание, обн., ДВ, бр. 24 от 23 март 2004г., беше изменен и текста на чл. 106 ЗМПВВПРБ. Съгласно текста на изменената ал.1, територията и пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение са публична държавна собственост, с изключение на зоните за съхраняване на товари, които могат да бъдат собственост и на физически и юридически лица, а съгласно новата алинея 2, територията и инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение могат да са собственост на държавата, на общините, на физически и юридически лица.

Вярно е, че конституционните норми не съдържат забрани и пречки законодателната власт да разграничи пристанищата за обществен транспорт на пристанища с национално и регионално значение. Вярно е и, че в правомощията на законодателната власт е да определи и то с нормативен акт с ранг на закон обектите – публична държавна собственост. Проблемът обаче се състои в това, че при определяне режима на собствеността на обектите, Законодателят задължително следва да изхожда от единни критерии и в случаите, в които обектите са еднакви по вид, предназначение и значимост, те трябва да имат еднакъв статут на собствеността.

Съгласно чл. 17, ал.2 от Конституцията, собствеността е публична и частна. В редица свои решения Конституционният съд на Република България е изяснил понятията публична и частна собственост. Прието е, че двата белега, които характеризират обекта на собственост като публична държавна собственост са: публичноправна значимост и всеобща ползност. Предназначението на обектите – публична държавна собственост е трайно да задоволяват обществените потребности от национално значение, чрез общо ползване. Именно по този начин може да бъде обобщена и разпоредбата на чл. 2 от Закона за държавната собственост. По аргумент на противното, обектите – частна собственост, се различават от публичната не само по своя вид, но и по предназначението си.

С оглед на гореизложеното и като се опираме на това, че Конституционният съд е изяснил напълно понятието “публична държавна собственост” с белезите и характеристиките му, подкрепяме изцяло искането на групата народни представители, в тази му част. Считаме, че използването на две абсолютно изкуствено и необосновано създадени от законодателя понятия, а именно: пристанища за обществен транспорт с национално значение – от една страна, и пристанища за обществен транспорт с

регионално значение – от друга, не може да аргументира различния режим на собствеността на тези пристанища, като се има предвид, че действително се касае за вещи от един и същи вид, с едно и също предназначение, с еднаква степен на публичноправна значимост и всеобща ползност.

Ако изходим от критерия **вид на обектите**, се установява, че и в двата случая се касае за пристанища за обществен транспорт, в които се извършват срещу заплащане пристанищни услуги и други съпътстващи дейности от/на кораби и сухоземни транспортни средства, **които са достъпни без ограничение за всички кораби и товари /чл. 103, ал.1 ЗМПВВПРБ/**.

Ако изходим от **предназначението на обектите**, и двата вида пристанища за обществен транспорт служат за обслужване на кораби, както от вътрешни, така и от международни плавания /по аргумент от чл. 93, т.1 от Закона/. И на двата вида пристанища и при това, само на тях, се извършват основните пристанищни услуги по обработка на товари и пътнически услуги - чл.116, ал.5 във връзка с алинея 2 от Закона.

И двата вида пристанища са достъпни по еднакъв начин за всички кораби и товари, и обслужват трайно едни и същи обществени потребности от национално значение, чрез общо ползване. Действително, в Закона, не се съдържа нито един текст, който да оправдава защо едни и същи по вид обекти, с абсолютно идентично предназначение, са в различен режим на собственост. Разграничението би било оправдано, ако например в пристанищата за обществен транспорт с регионално значение можеха да се обработват само определени видове товари, а не всички, ако бяха достъпни само за определени кораби, а не за всички, ако в тях се обслужваха само кораби от вътрешни плавания, а не и от международни и т.н. Такова разграничение обаче напълно липсва.

Ето защо Българската асоциация на корабните брокери и агенти (БАКБА) се обявява не против частната собственост на пристанищата, а против това обекти, които по вид, белези, предназначение и значимост са идентични, да бъдат поставени при различни режими на законодателно и административно третиране, респ. в различни пазарни условия, като следствие от различния им статут. Това създава условия за възникване на нелоялна конкуренция и неравнопоставеност между лицата опериращи едни и същи обекти. Ние считаме, че от гледна точка на закона всички пристанища за **обществен транспорт** трябва да бъдат третирани по един и същи начин, като само правилата на реалния пазар ще предопределят тяхното бъдещо съществуване и развитие.

II. По отношение на искането на групата народни представители за обявяване противоконституционността на разпоредбата на параграф 16, в частта, в която се създават раздел VIб Държавно предприятие “Пристанищна инфраструктура” и чл. 115 л, 115м, 115н, 115о, 115п, 115р, 115с, 115т и чл. 115у ЗМПВВПРБ, както и разпоредбите на параграф 25 и параграф 26 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВПРБ:

Българската асоциация на корабните брокери и агенти (БАКБА) подкрепя изцяло искането на групата народни представители и в тази му част, тъй като счита, че разпоредбата на параграф 16, в оспорената част, е почти напълно идентична с разпоредбите на ЗИД на ЗМПВВПРБ/обн. ДВ, бр. 24/2004г./, отнасящи се до НК ”Пристанища”, които бяха обявени за противоконституционни с Решение № 5 от 10.05.2005г. на КС на РБ по к.д. № 10/2004г.

Сравнителният анализ на обявените за противоконституционни разпоредби, касаещи НК”Пристанища” и атакуваните разпоредби, касаещи ДП ”Пристанищна инфраструктура” разкрива следната идентичност в статута, функциите и правомощията на двете държавни предприятия:

ДП”Пристанищна инфраструктура”	НК”Пристанища”
1.Статут – държавно предприятие по смисъла на чл. 62, ал.3 ТЗ-----	1.Статут – държавно предприятие по смисъла на чл. 62, ал.3 ТЗ-----
2. Предмет на дейност:	2. Предмет на дейност:
1. изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.	1. изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. /чл. 115б, ал.1, т.2, обявен за противоконституционен/;
2. управление на собствеността и организация на работата в пристанищата за обществен транспорт с национално значение.	2. управление на собствеността и организация на работата в пристанищата за обществен транспорт с национално значение. /чл. 115б, ал.1, т.1, обявен за противоконституционен/;
3. поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение.	3. поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение. /чл. 115б, ал.2, т.4, обявен за противоконституционен/;
4.обезпечаване на достъп до пристанищата за обществен транспорт с национално значение.	4. осигуряване на достъп до пристанищата за обществен транспорт с национално значение. / чл. 115б, ал.1, т. 5, обявен за противоконституционен/;
5.предоставена от закона възможност да осигурява достъп и до пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и до пристанищата по чл. 107 – 109 от Закона и да събира каналните, тонажни и светлинни такси за достъпа до тях.	5. предоставена от закона възможност да осигурява достъп и до пристанищата за обществен транспорт с регионално значение и до пристанищата по чл. 107 – 109 от Закона и да събира цените за достъп до тях, а именно каналните, тонажни и светлинни цени / чл. 103б, ал.4, обявен за противоконституционен/;

<p>6.осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването във вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата;</p> <p>7.събиране и разходване на пристанищните такси по чл. 103в, ал.1.</p> <p>8.сключва договорите по чл. 116а, ал. 3 и чл. 117б, ал. 1.</p> <p>9. подпомага министъра на транспорта при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и договорите с едноличните търговски дружества за извършване на пристанищни услуги и на дейности по чл. 116а, ал. 1.</p> <p>10.организира набирането, поддържането в актуално състояние и предоставянето на специализирани данни за обектите по чл. 32, ал. 1, т. 1 от Закона за кадастъра и имотния регистър и създаването на специализирани карти, регистри и информационни системи;</p> <p>11.Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" не може да извършва</p>	<p>6.поддържа средствата за навигационно осигуряване в случаите, при които това е от нейна компетентност / чл. 115б, ал.2, т. 5, обявен за противоконституционен, във връзка с чл. 61, ал.2, в редакцията, обн. ДВ, бр. 24/2004г., а именно: "Навигационното осигуряване на корабоплаването във вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата се осъществява от Национална компания "Пристанища".</p> <p>7. събира и разходва приходите от цените за достъп до пристанищата / чл. 115б, ал.2, т.6, обявен за противоконституционен, във връзка с чл. 103б, ал.2 също обявен за противоконституционен/</p> <p>8. сключва и контролира изпълнението на договорите по чл. 116а, ал. 3 и чл. 117б, ал. 1 / чл. 115б, ал.2, т.7, обявен за противоконституционен/;</p> <p>9. подпомага министъра на транспорта при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори / чл. 115б, ал.2, т.8, обявен за противоконституционен/;</p> <p>10.организира набирането, поддържането в актуално състояние и предоставянето на специализирани данни за обектите по чл. 32, ал. 1, т. 1 от Закона за кадастъра и имотния регистър и създаването на специализирани карти, регистри и информационни системи / чл. 115б, ал.2, т.10, обявен за противоконституционен/;</p> <p>11.Национална компания "Пристанища" не може да извършва пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3, освен при предсрочно прекратяване на договор с</p>
---	---

<p>пристанищни услуги по чл. 116, ал. 2, т. 2 и 3, освен при предсрочно прекратяване на договор с пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред.</p> <p>12. изготвяне на дългосрочна програма за развитие и управление на инфраструктурата на пристанищата за обществен транспорт с национално значение.</p> <p>13. Приходите на Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура" се формират от:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. пристанищните такси по чл. 103в, ал. 1 ; 2. възнагражденията по договорите за извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 1 и от договорите за извършване на дейности по чл. 116а, ал. 3. <p>3. приходи от собствена дейност;</p> <p>4. лихви по депозити на собствени средства и по просрочени плащания;</p> <p>5. републиканския бюджет;</p> <p>6. дейности, свързани с осъществяването на предмета на дейност по чл. 115м, ал. 1 .</p>	<p>пристанищен оператор до сключването на нов договор по предвидения в закона ред. /чл. 115б, ал.3, обявен за противоконституционен/;</p> <p>12. изработва дългосрочна програма за изграждането, поддържането, ремонта, развитието, стопанисването и управлението на пристанищата за обществен транспорт с национално значение /чл. 115и, ал.1, обявен за противоконституционен/;</p> <p>13. Приходите на Национална компания "Пристанища" се формират от:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. цените и таксите по чл. 103б ; 2. паричните постъпления от концесионни възнаграждения или от възнагражденията по договорите за извършване на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 1 и от договорите за извършване на дейности по чл. 116а, ал. 3 ; 3. приходи от собствена дейност; 4. лихви по депозити на собствени средства и по просрочени плащания; 5. републиканския бюджет; 6. дейности, свързани с осъществяването на предмета на дейност по чл. 115б, ал. 1 и 2 . <p>/чл. 115ж, ал.1, обявен за противоконституционен/;</p>
--	---

Предвид горната идентичност, считаме, че всички мотиви в подкрепа на неконституционносъобразността на параграф 16, в оспорената му част, се съдържат в Решение № 5 от 10.05.2005г. на КС на РБ по к.д. № 10/2004г.

Присъединяваме се изцяло и към мотивите, изложени в искането на групата народни представители.

Ш. По отношение на искането на групата народни представители за обявяване противоконституционността на разпоредбата на параграф 7 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, приет от XL Народно събрание, обн., ДВ, бр. 104/ 2005г., с който се създават чл. 103в и чл. 103г:

Съгласно чл. 18, ал.6 от Конституцията на Република България държавните имоти се стопанисват и управляват в интерес на гражданите и обществото.

От тази гледна точка, считаме, че оспорената разпоредба на параграф 7 пряко противоречи на горната конституционна норма.

Според посочените текстове в пристанищата за обществен транспорт с национално значение, се събират 5 вида такси, от посещаващите ги кораби / канални, тонажни корабни, линейни кейови, светлинни и такси за управление на отпадъци/. Размерът на тези такси се определя от Министерския съвет, а същите се събират от ДП"Пристанищна инфраструктура".

Ако същите тези кораби обаче посетят не пристанище за обществен транспорт с национално значение, а пристанище за обществен транспорт с регионално значение /както вече беше изяснено в раздел I от настоящото становище и двата вида пристанища за обществен транспорт са предназначени за посещения от всички кораби и за всички товари и са общодостъпни/, то тогава корабособствениците няма да заплащат горепосочените 5 вида такси, в размерите, определени от Министерски съвет.

Поради празнотата в закона, се налага извода, че собствениците на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение ще могат сами да определят дали посещаващите ги кораби въобще ще заплащат такси и в какъв размер.

При това положение кое пристанище ще посети даден кораб – това с национално значение/публична държавна собственост/, което е с много и високи такси, или това/частна собственост/, в което може и да не заплаща всички такси или да ги заплаща в минимални размери?

По този начин публичната собственост спира да служи на обществените интереси и на практика ще се окаже, че собствеността на юридическите лица /собствениците на пристанища за обществен транспорт с регионално значение/ много по – пълно удовлетворява трайни обществени нужди и интереси от публичната, което само по себе си е абсурд.

От друга страна, по този начин се нарушава и конституционната повеля на чл. 19, ал.2 К и се създават условия за нелоялна конкуренция между пристанищните оператори /собственици на пристанища за обществен транспорт с регионално значение/ и пристанищните оператори на пристанищата с национално значение, на които е

предоставена концесия. Недопустимо е лица, които оперират едни и същи по вид, предназначение и всеобща значимост обекти, да бъдат поставени при различни правни условия.

В крайна сметка това неминуемо ще рефлектира и върху бъдещото развитие на пристанищата в България. Пристанищата за обществен транспорт с национално значение - публична държавна собственост, постепенно ще изгубят значението си, тъй като ще бъдат скъпи и неатрактивни. Пристанищата с регионално значение вероятно ще се превърнат за известно време в значително по – интересни за посещения от кораби, поради ниските такси. Само, че за тези пристанища Държавата не изисква от собствениците им представяне на концепция за развитие, не изисква инвестиционна програма, не поставя изисквания за модернизиране, не контролира развитието на пристанищната инфраструктура.

В крайна сметка, след 01.01.2007г. “българските” пристанища вероятно ще се наричат Солун и Констанца.

УВАЖАЕМИ КОНСТИТУЦИОННИ СЪДИИ,

Предвид изложеното в настоящото становище, Българската асоциация на корабните брокери и агенти (БАКБА) се присъединява изцяло към искането на групата народни представители за установяване противоконституционността на разпоредбата на параграф 29 от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, приет от XXXIX-то Народно събрание, /обн., ДВ, бр. 24 от 23 март 2004г./, с който е изменен текста на чл. 10б от Закона и е създадена нова алинея 2, както и на следните разпоредби от Закона за изменение и допълнение на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, приет от XL-то Народно събрание /обн., ДВ, бр. 104/2005г./: разпоредбата на параграф 7, с който се създават чл. 103в и 103г ЗМПВВПРБ; разпоредбата на параграф 16, в частта, в която се създават раздел VIб Държавно предприятие “Пристанищна инфраструктура” и чл. 115 л, 115м, 115н, 115о, 115п, 115р, 115с, 115т и чл. 115у ЗМПВВПРБ; разпоредбите на параграф 25 и параграф 26 от ПЗР на ЗИД на ЗМПВВПРБ.

Настоящото становище е прието с единодушие на заседание на Управителният съвет на БАКБА, проведено на 03.08.2006г. в гр. Варна.

04.08.2006г.

гр. Варна

С УВАЖЕНИЕ:

/С. КРАЙЧЕВ – ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УС/

