

Bản án số: 31/2022/KDTM-PT  
Ngày: 16-12-2022  
V/v: Tranh chấp hợp đồng cung ứng  
dịch vụ.

**NHÂN DANH  
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
TÒA ÁN NHÂN DÂN CẤP CAO TẠI ĐÀ NẴNG**

**- Thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:**

*Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa:* Ông **Phạm Việt Cường**

*Các thẩm phán:* Ông **Nguyễn Tấn Long**

Ông **Mai Xuân Thành.**

**- Thư ký phiên tòa:** Ông **Phạm Văn Phong** - Thư ký Tòa án nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng.

**- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng tham gia phiên tòa:** Ông **Phạm Tấn Ánh** - Kiểm sát viên.

Ngày 16-12-2022, tại trụ sở. Tòa án nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng xét xử phúc thẩm công khai vụ án Kinh doanh thương mại thụ lý số 14/2022/TLPT-KDTM ngày 01-10-2022 về “Tranh chấp hợp đồng cung ứng dịch vụ”. Do Bản án Kinh doanh thương mại sơ thẩm số 05/2021/KDTM-ST ngày 15-7-2022 của Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định bị kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 429/2022/QĐ-PT ngày 01-12-2022, giữa các đương sự:

**1. Nguyên đơn: Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C;** địa chỉ trụ sở chính: Thành phố Hồ Chí Minh.

*Người đại diện theo pháp luật:* Ông **Nguyễn Văn Đ** - Chức vụ: Giám đốc công ty, có mặt tại phiên tòa.

*Người đại diện theo ủy quyền (Giấy ủy quyền ngày 27-6-2022):*

Bà **Nguyễn Thị N;** địa chỉ cư trú: tỉnh Bình Định, có mặt tại phiên tòa.

**2. Bị đơn: Công ty Cổ phần Cảng Q;** địa chỉ trụ sở chính: Số 02 Phan Chu Trinh, phường Hải Cảng, thành phố Q, tỉnh Bình Định.

*Người đại diện theo pháp luật:* Ông **Phan Tuấn L** - Chức vụ: Tổng Giám đốc công ty, vắng mặt.

*Người đại diện theo ủy quyền (Giấy ủy quyền ngày 17-01-2021):*

- Ông **Nguyễn Đức Q**; địa chỉ cư trú: thành phố Hà Nội; địa chỉ liên hệ: thành phố Q, tỉnh Bình Định, vắng mặt.

- Ông **Đặng Thế H**; địa chỉ cư trú: thành phố Hà Nội; địa chỉ liên hệ: thành phố Q, tỉnh Bình Định, vắng mặt.

*Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn:*

- Luật sư **Nguyễn Thế A** - Công ty Luật TNHH K; địa chỉ: thành phố Hà Nội, vắng mặt (có đơn xin hoãn phiên tòa).

- Luật sư **Phạm Trung K** - Công ty Luật TNHH K; địa chỉ: thành phố Hà Nội, vắng mặt (có đơn xin hoãn phiên tòa).

*3. Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan:*

Công ty TNHH Thương mại Vận tải P; địa chỉ trụ sở chính: thành phố Hải Phòng.

*Người đại diện theo pháp luật:* Bà Phạm Thị Bích N - Chức vụ: Giám đốc công ty, vắng mặt.

## **NỘI DUNG VỤ ÁN:**

*Nguyên đơn, Công ty TNHH Vận tải biển C, do bà Nguyễn Thị N là người đại diện theo ủy quyền trình bày:*

Công ty Cổ phần Cảng Q (sau đây viết tắt là Cảng Q) và Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C (sau đây viết tắt là Công ty C) ký kết Hợp đồng kinh tế số 274/CUULONG/2016/01.02 ngày 12-10-2016 về việc thuê tàu lai vào khai thác tại Cảng Q (sau đây viết tắt là Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02) và 04 Phụ lục hợp đồng gồm có: Phụ lục số 01 ngày 01-01-2017, Phụ lục số 02 ngày 01-7-2017, Phụ lục số 03 ngày 23-4-2018 và Phụ lục số 04 ngày 07-5-2018, thời gian thực hiện hợp đồng là 10 năm, kể từ ngày đưa tàu lai vào sử dụng thực tế.

Sau khi ký Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02, các bên đã thực hiện đúng nội dung thỏa thuận tại hợp đồng. Tuy nhiên, kể từ ngày 01-7-2017, Cảng Q đã không thực hiện đúng các quy định trong Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 và quy định của pháp luật về hàng hải, nên xảy ra tranh chấp và Công ty C khởi kiện yêu cầu Tòa án giải quyết 04 yêu cầu sau:

**1.** Yêu cầu Công ty Cổ phần Cảng Q tiếp tục thực hiện Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 ký ngày 12-10-2016.

**2.** Yêu cầu Công ty Cổ phần Cảng Q phải thanh toán phí dịch vụ lai dắt tàu ngoại từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018, với số tiền còn nợ là 24.438.303.936 đồng (trước đây yêu cầu 32.763.541.427 đồng, nhưng ngày 20-01-2022 đã có đơn rút xuống còn 24.438.303.936 đồng).

**3.** Yêu cầu Công ty Cổ phần Cảng Q có trách nhiệm bồi thường thiệt hại (chi phí mà Công ty C đã bỏ ra để duy trì đội tàu) và lợi ích bị mất do hành vi không cho Công ty C thực hiện công việc lai dắt như đã cam kết tại Hợp đồng số

274/CUULONG/2016/01.02 trong hai năm (2019 và 2020), với tổng số tiền là 41.865.421.192 đồng.

**4.** Yêu cầu Công ty Cổ phần Cảng Q trả các khoản lãi theo quy định của pháp luật, do chậm thanh toán các khoản nợ, kể từ khi chậm trả đến khi bản án có hiệu lực.

*Các lý do khởi kiện cụ thể như sau:*

**1.** Kể từ thời điểm Bộ Giao thông Vận tải ban hành Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01-12-2016 (có hiệu lực từ ngày 01-7-2017) về việc “Ban hành biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ Container và dịch vụ lai dặt tại Cảng biển Việt Nam”, thì quan hệ giữa hai bên bắt đầu có mâu thuẫn. Sự việc bắt nguồn từ việc Cảng Q thu tiền khách hàng từ ngày 01-7-2017, theo khung giá được quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT (nêu trên), nhưng Cảng Q lại không thanh toán phí lai dặt cho Công ty C theo đúng khung giá được quy định của Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT. Mặc dù, Công ty C đã nhiều lần có văn bản đề nghị phía Cảng Q đối chiếu công nợ và thanh toán, nhưng không nhận được sự hợp tác từ phía Cảng Q. Sự việc bị đẩy lên đỉnh điểm khi Công ty C gửi Công văn số 72/CV-CL ngày 04-12-2018 cho Cảng Q với nội dung: “*Nếu Cảng Q không thực hiện nghĩa vụ thanh toán như đã thu khách hàng, thì Công ty C sẽ chấm dứt Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 vào ngày 05-12-2018*”, nhưng Cảng Q không phúc đáp, mà ban hành Công văn số 1040/CV-QNP ngày 26-12-2018, với nội dung yêu cầu Công ty C tiếp tục thực hiện hợp đồng. Ngay sau khi nhận được Công văn số 1040/CV-QNP ngày 26-12-2018, Công ty C phúc đáp tại Công văn số 83/CV-CL ngày 27-12-2018 cho Cảng Q, với nội dung: “*Chúng tôi đồng ý tiếp tục thực hiện lai dặt theo Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02, cụ thể Công ty C đã thực hiện được 21 lượt lai dặt tàu ngoại từ ngày 06-12-2018 đến ngày 31-12-2018, với số tiền tương ứng là 45,300 USD và Cảng Q đã thanh toán nằm trong khung giá của Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01-12-2016 của Bộ Giao thông Vận tải và các bên đã hoàn tất thủ tục thanh toán của 21 lượt lai dặt tàu ngoại*”.

Ngoài ra, bản chất của Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 là hợp đồng song vụ, bởi một bên (Công ty C) có nghĩa vụ thực hiện cung cấp dịch vụ lai dặt cho Cảng Q, còn một bên (Cảng Q) có nghĩa vụ cung cấp bán điện, nước cho đội tàu lai của Công ty C. Mặc dù, Cảng Q đã vin có vào Công văn số 72/CV-CL ngày 04-12-2018 để cho rằng chính Công ty C đã đơn phương chấm dứt Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02, nên họ đã không cho đội tàu lai của Công ty C tiếp tục thực hiện hợp đồng kể từ ngày 01-01-2019. Mặc dù, Cảng Q dừng thực hiện lai dặt với Công ty C, nhưng cả năm 2019, Cảng Q vẫn tiếp tục cung cấp bán điện, bán nước cho đội tàu lai của Công ty C theo Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02; đồng thời, Cảng Q đã xuất hóa đơn GTGT cho Công ty C. Ngày 31-12-2019, hai bên ký biên bản xác nhận công nợ, theo đó Công ty C chưa thanh toán số tiền điện, nước là 124.173.382 đồng. Đến nay, Công ty C vẫn chưa thanh toán số tiền này cho Cảng Q, nhưng sẽ đối trừ công nợ. Do đó, Công ty

C yêu cầu Cảng Q tiếp tục thực hiện Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 ký ngày 12-10-2016.

2. Căn cứ khoản 01 Điều 3 của Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 và Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01-12-2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải (có hiệu lực từ ngày 01-7-2017) về việc “*Ban hành biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ Container và dịch vụ lai dắt tại Cảng biển Việt Nam*”. Kể từ ngày 01-7-2017, dịch vụ lai dắt tàu thủy phải được bóc tách riêng rẽ hoạt động lai dắt tàu nội và lai dắt tàu ngoại. Đối với dịch vụ lai dắt tàu ngoại, thì Nhà nước ưu đãi với mức thuế suất thuế GTGT bằng 0%. Còn đối với dịch vụ lai dắt tàu nội, thì Nhà nước không có ưu đãi, nên thuế suất thuế GTGT vẫn là 10% (Điều 9 Thông tư số 219/2013/TT-BTC được sửa đổi theo Điều 1 Thông tư số 26/2015/TT-BTC và Điều 1 Thông tư số 130/2016/TT-BTC). Đồng thời, đơn giá lai dắt buộc phải áp dụng theo biểu giá trong khung giá được quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01-12-2016 của Bộ Giao thông Vận tải. Sau đó, Cảng Q còn ấn định đơn giá cụ thể cho từng dịch vụ lai dắt tàu nội và tàu ngoại đối với từng con tàu của Công ty C và đã ban hành bằng Thông báo giá số 578/QNP-KD ngày 15-6-2017 và Thông báo giá số 671/QNP-KD ngày 14-7-2017 nằm trong khung biểu giá của Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01-12-2016 của Bộ Giao thông Vận tải. Như vậy, cho dù các bên có thỏa thuận trong hợp đồng hay trong các phụ lục như thế nào đi chăng nữa, mà nội dung hoạt động lai dắt không phân tách riêng biệt (lai nội, lai ngoại) và đơn giá không nằm trong khung giá quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01-12-2016, thì thỏa thuận đó đều không có giá trị, vì trái quy định của pháp luật.

- Căn cứ vào Bảng thống kê tàu thủy có tàu lai hỗ trợ được hai bên xác nhận từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018. Trong đó, số lượt lai tàu nội là 677 lượt, số lượt lai tàu ngoại là 1.585 lượt. Kết quả giá trị theo bảng tính của Cảng Q như sau: Từ ngày 01-7-2017 đến ngày 05-12-2018, Cảng Q xuất hóa đơn GTGT và thu phí lai dắt khách hàng; tổng số lượt lai dắt tàu nội và tàu ngoại là 2.262 lượt, trong đó:

+ Số lai dắt tàu ngoại là 1.585 lượt, với giá trị tương ứng là 2.983.596 USD (theo tỷ giá quy đổi mà Cảng tự áp dụng). Cảng Q thu tiền và xuất hóa đơn trực tiếp với khách hàng số tiền là 67.904.580.206 đồng chưa thuế VAT 10%.

+ Số lai dắt tàu nội là 677 lượt, Cảng Q thu khách hàng với giá trị tương ứng là 9.043.959.091 đồng chưa thuế VAT 10%.

Tổng cộng, Cảng Q đã thu khách hàng phí tàu ngoại là 67.904.580.206 đồng + phí tàu nội là 9.043.959.091 đồng = 76.948.539.297 đồng (chưa bao gồm thuế VAT 10%).

- Căn cứ vào các chứng từ thanh toán thực tế từ ngày 01-7-2017 đến ngày 30-11-2018, Cảng Q đã thực thanh toán cho Công ty C tổng số tiền là 47.163.501.636 đồng + thuế GTGT 10% = 51.879.851.800 đồng.

Theo Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01-12-2016 của Bộ Giao thông Vận tải và Văn bản số 578/QNP-KD ngày 15-6-2017, số 671/QNP-KD ngày 14-7-2017 thì Cảng Q phải thanh toán phí lai dắt cho Công ty C như sau: Từ ngày 01-7-2017 đến

hết ngày 05-12-2018, Công ty C đã lai dắt tàu vận tải nội địa và tàu ngoại tổng số là 2.262 lượt, trong đó:

+ Số lai dắt tàu ngoại là 1.585 lượt, với giá trị tương ứng là 2.917.979 USD quy đổi tỷ giá ra VND theo thời điểm, thì số tiền là 66.560.715.736 đồng, hóa đơn thuế 0% VAT.

+ Số lai dắt tàu nội là 677 lượt, với giá trị tương ứng là 9.757.440.000 đồng đã bao gồm 10% VAT.

Tổng số tiền Cảng Q phải thanh toán cho Công ty C là 76.318.155.736 đồng, trừ số tiền Cảng Q đã thực thanh toán cho Công ty C 51.879.851.800 đồng (từ tháng 7-2017 đến 30-11-2018).

Như vậy, Cảng Q phải thanh toán số tiền còn nợ Công ty C phí lai dắt tàu ngoại là 24.438.303.936 đồng (áp thuế GTGT 0%, vì phí lai dắt tàu ngoại áp thuế VAT 0% được quy định tại Điều 9 Thông tư số 219/2013/TT-BTC ngày 31-12-2013 của Bộ Tài chính).

**3.** Xuất phát từ việc Cảng Q đơn phương chấm dứt Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 từ ngày 01-01-2019 bằng việc không cho Công ty C tham gia bất kỳ hoạt động lai dắt nào tại Cảng biển Q. Thậm chí, Cảng Q còn phát hành Văn bản số 07/TB-QNP ngày 04-01-2019 đuổi Đội tàu lai của Công ty C ra khỏi phạm vi Cảng biển Q và ngang nhiên chuyển toàn bộ dịch vụ lai dắt mà Công ty C đang làm sang cho Công ty TNHH Thương mại Vận tải P là sân sau của họ. Hành vi này đã đi ngược với những gì họ đã cam kết tại Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02, trực tiếp xâm phạm đến quyền và lợi ích hợp pháp của Công ty C, làm cho công ty bị thiệt hại nặng nề về kinh tế, cũng như làm tổn thương về tinh thần cho toàn bộ thuyền viên Đội tàu C. Theo quy định của pháp luật hiện hành, bên nào vi phạm nghĩa vụ hợp đồng mà gây thiệt hại, thì phải có trách nhiệm bồi thường cho bên bị vi phạm, bao gồm giá trị tổn thất thực tế và khoản lợi trực tiếp đáng lẽ được hưởng theo các Điều 302, 303 của Luật Thương mại năm 2005 và các Điều 360, 419 của Bộ luật Dân sự năm 2015. Khoản lợi trực tiếp được tính theo khoản 2 Điều 24 của Luật Trách nhiệm bồi thường của Nhà nước năm 2017.

**3.1.** Thiệt hại thực tế năm 2019 và năm 2020 là 27.865.421.192 đồng, bao gồm các chi phí sau.

Năm 2019: Tổng chi phí thiệt hại là 16.474.800.321 đồng, trong đó:

- Chi phí lãi vay Ngân hàng: (1). Ngân hàng VPBank - CN Gia Định: 2.290.296.692 đồng, (2). Ngân hàng Agribank - Bắc Sài Gòn: 2.826.575.345 đồng, (3). Ngân hàng Agribank - Phú Mỹ Hưng: 696.685.925 đồng.

- Chi phí tiền lương nhân công: (1). Lương nhân viên quản lý: 389.536.548 đồng, (2). Lương thuyền viên: 2.743.975.221 đồng.

- Bảo hiểm xã hội: (1). Nhân viên quản lý: 55.528.308 đồng, (2). Thuyền viên: 226.672.393 đồng.

- Khấu hao tài sản: (1). Tài sản phục vụ quản lý: 393.936.373 đồng, (2). Tài sản phục vụ lai dắt: 6.796.688.516 đồng.

- Chi phí sửa chữa, bảo dưỡng tàu: 54.905.000 đồng.

Năm 2020: Tổng chi phí thiệt hại là 11.390.620.871 đồng, trong đó:

- Chi phí lãi vay ngân hàng: (1). Ngân hàng VPBank - CN Gia Định: 1.895.252.292 đồng, (2). Ngân hàng Agribank - Bắc Sài Gòn: 1.057.791.346 đồng.

- Chi phí tiền lương nhân công: (1). Lương nhân viên quản lý: 308.199.195 đồng, (2). Lương thuyền viên: 1.263.562.736 đồng.

- Bảo hiểm xã hội: (1). Nhân viên quản lý: 37.920.195 đồng, (2). Thuyền viên: 95.743.208 đồng.

- Khấu hao tài sản: (1). Tài sản phục vụ quản lý: 210.603.034 đồng, (2). Tài sản phục vụ lai dất: 5.785.152.164 đồng.

- Chi phí sửa chữa, bảo dưỡng tàu: 736.396.700 đồng.

**3.2.** Lợi ích năm 2019 và 2020 bị mất, do công việc bị đơn vị khác thế chỗ là 14.000.000.000 đồng.

Theo kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty C trong hai năm (2017 và 2018) có lợi nhuận cho dịch vụ lai dất đạt được lần lượt là 5 tỷ đồng và 9 tỷ đồng. Đây là số liệu trên Báo cáo tài chính đã được Chi Cục thuế quận Tân Bình, Thành phố Hồ Chí Minh đã kiểm tra, thanh tra quyết toán thuế tại doanh nghiệp theo Quyết định số 139/QĐ-CCT ngày 21-01-2021.

Như vậy, căn cứ quy định tại khoản 2 Điều 24 của Luật Trách nhiệm bồi thường của Nhà nước năm 2017, thì lợi ích được xác định cho hai năm (2019 và 2020), mỗi năm sẽ bằng lợi nhuận bình quân hai năm liền kề trước đó  $(5 + 9)/2 = 7.000.000.000$  đồng. Hai năm lợi ích bị thiệt hại là  $7 + 7 = 14.000.000.000$  đồng (mười bốn tỷ đồng).

Tổng thiệt hại do bị vi phạm nghĩa vụ Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 là: 27.865.421.192 đồng + 14.000.000.000 đồng = 41.865.421.192 đồng, Cảng Q phải có trách nhiệm trả cho Công ty C.

**4.** Đối với yêu cầu tính lãi, Công ty C đề nghị căn cứ các quy định của pháp luật để buộc phía Cảng Q phải có nghĩa vụ thanh toán đầy đủ tiền lãi đối với các khoản tiền đang chiếm giữ của Công ty C.

Theo đơn khởi kiện, thì Công ty C yêu cầu Cảng Q trả số tiền 1.133.250.000 đồng của Hợp đồng số 171/THO/2018/03.03 ngày 13-01-2018, giữa Công ty C với Cảng Q. Tuy nhiên, trong quá trình giải quyết vụ án và tại phiên tòa sơ thẩm, Công ty C đã tự nguyện rút yêu cầu này để chuyển sang Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an tỉnh Bình Định giải quyết.

*Bị đơn, Công ty Cổ phần Cảng Q do người đại diện theo ủy quyền là ông Nguyễn Đức Q và ông Đặng Thế H trình bày:*

**I.** Đối với yêu cầu khởi kiện:

**1.** Về việc yêu cầu Cảng Q phải tiếp tục thực hiện Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 ngày 12-10-2021:

Liên quan đến việc thực hiện Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02, Cảng

Q đã nghiêm túc thực hiện đúng, đủ các quyền và nghĩa vụ theo cam kết tại hợp đồng và các Phụ lục hợp đồng kèm theo. Hai bên đã lập, đối chiếu và ký “*Biên bản đối chiếu và đề nghị thanh toán*”, xuất Hóa đơn GTGT thanh toán cước tàu lai từ ngày 01-7-2017 đến hết tháng 11-2018, với đơn giá đúng quy định tại Phụ lục số 02 và Phụ lục số 04 của Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02, cụ thể: Đơn giá được tính trên cơ sở chiều dài của tàu lai dặt, đặc điểm của tàu cần lai dặt có hoặc không có chân vịt ở mũi và trường hợp tàu có trọng tải trên 50.000 DWT.

Tuy nhiên, ngày 04-12-2018, Công ty C đã gửi Công văn số 72/CV-CL thông báo “*Sẽ kết thúc thực hiện Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 vào ngày 05-12-2018*” và “*Ngay sau khi kết thúc hợp đồng, Công ty C sẽ trực tiếp ký Hợp đồng với các Chủ tàu/Đại lý tàu biển để thực hiện dịch vụ lai dặt tàu biển vào làm hàng tại Cảng Q, Tân Cảng Q, Cảng Thị Nại và Tân Cảng Miền Trung*”. Lý do Công ty C đưa ra là Cảng Q không phân biệt tính cước tàu lai dặt theo giá nội, giá ngoại.

Về việc phân biệt tính cước tàu lai dặt theo giá nội, giá ngoại: Căn cứ khoản 1 Điều IV Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 về giá thanh toán theo Phụ lục hợp đồng ký tại từng thời điểm và các Phụ lục (số 01, 02, 03 và 04), thì đơn giá thanh toán cước tàu lai được các bên xác định không phân biệt giá nội, giá ngoại. Theo đó, giá thanh toán được xác định theo từng tàu cụ thể, chiều dài tàu hoặc tải trọng tàu lai tùy từng thời điểm theo các Phụ lục hợp đồng nêu trên. Như vậy, có đủ căn cứ để khẳng định Cảng Q không vi phạm các quy định tại hợp đồng, Phụ lục hợp đồng về đơn giá thanh toán cho Công ty C. Do đó, việc Công ty C thông báo sẽ chấm dứt thực hiện hợp đồng với Cảng Q là đơn phương chấm dứt thực hiện hợp đồng trái pháp luật, điều này đã tước đoạt bất hợp pháp quyền khai thác của Cảng Q. Bên cạnh đó, quyền và lợi ích hợp pháp của Cảng Q cũng bị ảnh hưởng khi phải đề nghị các Chủ tàu/Đại lý/Hãng tàu trực tiếp yêu cầu Công ty C lai dặt và phải thanh toán cho Công ty C đơn giá cước lai dặt bằng 100% đơn giá thu của khách hàng từ ngày 06-12-2018 đến hết ngày 27-12-2018. Điều này được chứng minh tại Bảng kê thanh toán dịch vụ cung cấp tàu lai do Công ty C lập ngày 31-12-2018, đã xuất Hóa đơn GTGT ngày 31-12-2018 (Bút lục số 387 và 389).

Ngoài ra, Công ty C là đơn vị duy nhất cung ứng dịch vụ tàu lai dặt cho Cảng Q. Do đó, để đảm bảo hoạt động khai thác cũng như hoạt động hàng hải tại Cảng biển Q diễn ra bình thường, thông suốt và đảm bảo an ninh, an toàn hàng hải, thì Cảng Q buộc phải ký Hợp đồng kinh tế số 12.2018/QNP-PTL với Công ty TNHH Thương mại Vận tải biển P để thực hiện dịch vụ lai dặt.

Như vậy, việc Công ty C thông báo sẽ đơn phương chấm dứt hợp đồng vào ngày 05-12-2018 và Cảng Q phải thanh toán cho Công ty C đơn giá cước lai dặt bằng 100% đơn giá thu của khách hàng từ ngày 06-12-2018 đến hết ngày 27-12-2018 cho thấy Công ty C đã đơn phương chấm dứt thực hiện Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 với Cảng Q. Điều này là vi phạm cam kết, thỏa thuận giữa các bên và gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến các quyền và lợi ích hợp pháp của Cảng Q. Do đó, hoàn toàn có đủ căn cứ để cho rằng Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 đã chấm dứt, hết hiệu lực.

2. Về yêu cầu Cảng Q phải thanh toán phí dịch vụ lai dắt từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018, với số tiền còn nợ là 24.438.303.936 đồng (trước đây yêu cầu cầu 32.763.541.427 đồng):

Mặc dù, Điều III Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 quy định: “*Hàng tháng, thuyền trưởng cùng cán bộ của bên B lập và đối chiếu Bảng kê chi tiết hoạt động của tàu lai và cước phí hỗ trợ (tách riêng giá nội, giá ngoại)*” nhưng không có điều khoản nào quy định về trách nhiệm của bên B phải căn cứ Bảng kê chi tiết hoạt động của tàu lai để thanh toán giá lai dắt tàu ngoại khác với giá lai dắt tàu nội. Bên cạnh đó, theo khoản 1 Điều IV hợp đồng, các bên thống nhất đơn giá thanh toán được quy định tại các Phụ lục hợp đồng theo từng thời điểm. Căn cứ các Phụ lục hợp đồng (số 01, 02, 03 và 04), không có bất cứ quy định nào điều chỉnh đơn giá thanh toán khác nhau giữa tàu nội và tàu ngoại, cụ thể:

Khoản 1 Điều IV Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 quy định: “*Đơn giá theo đơn giá thanh toán của bên B phê duyệt (có Phụ lục hợp đồng theo từng thời điểm). Đơn giá được điều chỉnh tùy theo biến động của thị trường*”.

Căn cứ quy định trên, các bên đã thống nhất xác định đơn giá thanh toán tàu lai dắt thay đổi theo từng thời điểm và được quy định chi tiết tại các Phụ lục hợp đồng. Do đó, việc xác định đơn giá thanh toán cước tàu lai phải căn cứ quy định tại các Phụ lục hợp đồng để làm cơ sở để giải quyết.

- Ngày 01-01-2017, Cảng Q và Công ty C ký Phụ lục hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02/PL01 (sau đây viết tắt là “Phụ lục số 01”), theo đó bổ sung số lượng tàu lai dắt và điều chỉnh Điều IV của Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 về giá thanh toán được xác định cụ thể cho từng tàu lai dắt mà không khác nhau về cước lai dắt tàu nội, tàu ngoại.

- Ngày 01-7-2017, Cảng Q và Công ty C tiếp tục ký Phụ lục Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02/PL02 (sau đây viết tắt là “Phụ lục số 02”) để điều chỉnh Điều IV Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 về đơn giá thanh toán như sau: Đơn giá thanh toán cước lai dắt được xác định trên cơ sở chiều dài của tàu lai dắt và căn cứ đặc điểm của tàu cần lai dắt có/hoặc không có chân vịt ở mũi, riêng “*Trường hợp khách hàng có yêu cầu cụ thể tàu lai phục vụ hỗ trợ tàu thủy rời cập cầu thì đơn giá thanh toán bằng 65% đơn giá thu khách hàng của từng tàu lai cụ thể*”. Theo các nội dung tại Phụ lục số 02 này, không có bất cứ quy định nào điều chỉnh đơn giá thanh toán khác nhau giữa tàu nội và tàu ngoại. Ngày 23-4-2018, Công ty C và Cảng Q ký Phụ lục Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02/PL03 (sau đây viết tắt là “Phụ lục số 03”), theo đó bổ sung Điều IV của Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 về việc tạm ứng tiền cước dịch vụ lai dắt. Ngày 07-5-2018, các bên tiếp tục ký Phụ lục Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02/PL04 (sau đây viết tắt là “Phụ lục số 04”) bổ sung Điều IV của Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 về đơn giá thanh toán được xác định trên cơ sở căn cứ trọng tải tàu cần được hỗ trợ lai dắt từ 50.000 DWT trở lên. Khi nào Cảng Q hoàn thành việc nâng cấp Cảng, thì hai bên sẽ đàm phán lại Phụ lục hợp đồng khác.

Như vậy, căn cứ khoản 1 Điều IV Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02



về giá thanh toán theo Phụ lục hợp đồng, ký tại từng thời điểm và các Phụ lục số 01, 02, 03 và 04, thì đơn giá thanh toán được các bên thỏa thuận như sau: Quy định tại Điều II Phụ lục số 02 có giá trị thay thế quy định tại Điều II Phụ lục số 01 (theo đó thay đổi cước phí thanh toán từ “*Xác định theo từng tàu cụ thể*” sang “*Chiều dài tàu lai dắt và đặc điểm của tàu cần lai dắt*” mà không phân biệt giá nội, giá ngoại); quy định tại Phụ lục số 03 không điều chỉnh về giá thanh toán cước lai dắt; Phụ lục số 04 chỉ quy định bổ sung thêm trường hợp đặc biệt về cước lai dắt khi lai dắt tàu có tải trọng trên 50.000 DWT. Do đó, đơn giá thanh toán dịch vụ lai dắt được áp dụng là đơn giá quy định tại Điều II Phụ lục số 02 và không phân biệt giá nội, giá ngoại cho tất cả các tàu vận tải nội địa, quốc tế và tàu Container của hãng tàu MSC. Trong thực tế, hai bên đã tiến hành thanh toán chi phí tàu lai mà không phân biệt giá nội, giá ngoại và Công ty C cũng không có bất kỳ ý kiến, khiếu nại nào cho đến thời điểm xảy ra tranh chấp.

Đồng thời, liên quan đến Bảng báo cáo thống kê từ tháng 7-2017 đến tháng 12-2018 mà Phòng Kinh doanh Cảng Q đã lập, theo quy trình thanh toán giữa hai bên, mỗi tháng Cảng Q sẽ lập Biên bản đối chiếu, Bảng kê chi tiết hoạt động tàu lai, đề nghị thanh toán và gửi qua E-mail của Công ty C để kiểm tra, đối chiếu. Sau đó, Công ty C sẽ ký, đóng dấu xác nhận và gửi lại cho Cảng Q để làm thủ tục thanh toán.

Căn cứ khoản 4 Điều 4 của Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02, chứng từ thanh toán bao gồm: “*Chứng từ do bên B xác lập: Giấy đề nghị thanh toán; chứng từ do bên A xác lập: Phiếu xác nhận khối lượng thực hiện, Bảng kê chi tiết hoạt động tàu lai, Hóa đơn dịch vụ GTGT của Bên A*”.

Như vậy, để được thanh toán chi phí tàu lai theo hợp đồng, Công ty C phải được Cảng Q chấp thuận về số liệu liên quan đến hoạt động tàu lai trong thực tế và phải đảm bảo đầy đủ, hợp pháp về chứng từ thanh toán theo quy định của pháp luật (Luật thuế Giá trị gia tăng).

Bảng báo cáo thống kê từ tháng 7-2017 đến tháng 12-2018 được Phòng Kinh doanh Cảng Q gửi cho Công ty C qua E-mail chỉ là một nội dung tham khảo để hai bên tiếp tục xem xét, đối chiếu và thống nhất số liệu. Thực tế, từ thời điểm Công ty C cung cấp dịch vụ lai dắt tàu cho đến ngày 05-12-2018, việc thanh toán giữa các bên không phân biệt, tách riêng số lượng lai dắt tàu nội, tàu ngoại để thanh toán giá lai dắt tàu ngoại cao hơn giá lai dắt tàu nội.

Như vậy, hoàn toàn có căn cứ để cho rằng Cảng Q không vi phạm nghĩa vụ thanh toán, do đó yêu cầu của Công ty C là không có căn cứ để chấp nhận.

**3. Liên quan yêu cầu Cảng Q bồi thường thiệt hại (chi phí mà Công ty C đã bỏ ra để duy trì đội tàu) và lợi ích bị mất do hành vi không cho Công ty C thực hiện việc lai dắt như đã cam kết tại Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 trong hai năm (2019 và 2020, với tổng số tiền là 41.865.421.192 đồng:**

Như đã phân tích tại Mục I, quá trình thực hiện hợp đồng, Công ty C đã đơn phương chấm dứt thực hiện Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 trái quy định của pháp luật. Để đảm bảo hoạt động hàng hải tại Cảng Q diễn ra bình

thường, thông suốt và đảm bảo an ninh, an toàn hàng hải, Cảng Q buộc phải ký hợp đồng với đơn vị khác để thực hiện dịch vụ lai dắt tại Cảng biển Q, điều này là phù hợp với quy định pháp luật và thực tế khách quan. Do đó, việc Công ty C yêu cầu Cảng Q bồi thường thiệt hại do hành vi không cho Công ty C thực hiện công việc lai dắt đã cam kết tại Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 là không có căn cứ.

4. Yêu cầu Cảng Q trả các khoản lãi theo quy định của pháp luật, do chậm thanh toán các khoản nợ kể từ khi trả chậm đến khi bản án có hiệu lực:

Căn cứ các nội dung đã trình bày ở Mục 2, Cảng Q đã hoàn thành nghĩa vụ thanh toán tại Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 và các Phụ lục số 01, 02, 03 và 04 kèm theo. Do đó, hoàn toàn không có căn cứ để Công ty C yêu cầu Cảng Q thanh toán các khoản lãi do chậm thực hiện nghĩa vụ thanh toán Phí dịch vụ lai dắt.

## II. Đối với yêu cầu phản tố:

Cảng Q yêu cầu Công ty C bồi hoàn số tiền chênh lệch giữa số tiền Cảng Q thu của Chủ tàu/Đại lý, Hãng tàu mà Cảng Q đã trả cho Công ty C từ ngày 06-12-2018 đến 31-12-2018 với số tiền là 1.388.422.570 đồng và bồi thường thiệt hại từ việc Công ty C không hoàn trả vị trí neo tàu lai lại cho Cảng Q số tiền là 1.226.826.810 đồng.

Tại phiên tòa sơ thẩm, Cảng Q tự nguyện rút một phần yêu cầu phản tố “Bồi thường thiệt hại từ việc Công ty C không hoàn trả vị trí neo tàu lai lại cho Cảng Q số tiền 1.226.826.810 đồng”.

*Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Công ty TNHH Thương mại Vận tải P, do bà Phạm Thị Bích Nga là người đại diện theo uỷ quyền trình bày:*

Công ty TNHH Thương mại Vận tải P chỉ thực hiện ký các hợp đồng kinh tế theo Hợp đồng số 12.2018/QNP-PTL ngày 10-12-2018; Hợp đồng kinh tế về việc thuê tàu lai vào khai thác tại Cảng Q số 03.2019/QNP-PTL ngày 08-4-2019 và Phụ lục hợp đồng kinh tế về việc thanh toán chi phí thuê tàu lai số 01/QNP-PTL ngày 24-01-2019 với Cảng Q. Công ty không có tranh chấp gì, thực hiện và khai thác theo đúng quy định mà Cảng Q đề ra. Vì vậy, vụ việc giữa Công ty C và Cảng Q không liên quan gì với công ty.

***Tại Bản án Kinh doanh thương mại sơ thẩm số 05/2022/KDTM-ST ngày 15-7-2022, Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định:***

Căn cứ khoản 1 Điều 30, khoản 2 Điều 37, Điều 271 và Điều 273 của Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015; các Điều 74, 78, 85, 86, 87, 302, 303, 304 và 306 của Luật Thương mại năm 2005; các Điều 256, 257 và 258 của Bộ Luật hàng hải Việt Nam; Điều 6, khoản 4, 5 Điều 26 Nghị Quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30-12-2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án, xử:

1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C.

- Buộc Công ty Cổ phần Cảng Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C phí dịch vụ lai dắt tàu từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018 là **24.438.303.936 đồng** (thuế giá trị gia tăng 0%). Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C có nghĩa vụ xuất hóa đơn cho Công ty Cổ phần Cảng Q sau khi Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C nhận được số tiền 24.438.303.936 đồng.

- Buộc Công ty Cổ phần Cảng Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C tiền lãi do chậm thanh toán là **4.390.748.000 đồng**.

- Buộc Công ty Cổ phần Cảng Q phải bồi thường thiệt hại cho Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C trong hai năm (năm 2019 và năm 2020) số tiền là **21.066.570.128 đồng**.

Tổng cộng, Công ty Cổ phần Cảng Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C 49.895.622.064 đồng. Trả một lần ngay khi bản án có hiệu lực pháp luật.

2. Buộc Công ty Cổ phần Cảng Q tiếp tục thực hiện Hợp đồng kinh tế số 274/CUULONG/2016/01.02 ngày 12-10-2016 đã ký kết với Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C.

3. Không chấp nhận yêu cầu phản tố của Công ty Cổ phần Cảng Q yêu cầu Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C phải hoàn trả số tiền chênh lệch cho Công ty Cổ phần Cảng Q là 1.388.422.570 đồng.

4. Đình chỉ xét xử đối với phần khởi kiện của Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C yêu cầu Công ty Cổ phần Cảng Q phải trả số tiền 1.133.250.000 đồng của Hợp đồng số 171/THO/2018/03.03 ngày 13-01-2018, giữa Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C với Công ty Cổ phần Cảng Q.

5. Đình chỉ xét xử đối với phần phản tố của Công ty Cổ phần Cảng Q yêu cầu Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C bồi thường thiệt hại từ việc Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C không hoàn trả vị trí neo tàu lai lại cho Công ty Cổ phần Cảng Q số tiền 1.226.826.810 đồng.

Ngoài ra, bản án còn quyết định về án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm, quyền, nghĩa vụ thi hành án và thông báo quyền kháng cáo theo quy định của pháp luật.

- Ngày 27-7-2022, Công ty Cổ phần Cảng Q kháng cáo bản án.

- Ngày 29-7-2002, Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C kháng cáo bản án.

*Căn cứ vào các tài liệu, chứng cứ đã được xem xét tại phiên tòa, kết quả tranh tụng tại phiên tòa, ý kiến của Kiểm sát viên, các quy định của pháp luật, sau khi thảo luận và nghị án;*

## **NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:**

[1]. Sau khi xét xử sơ thẩm, nguyên đơn và bị đơn đều kháng cáo bản án sơ thẩm; đơn kháng cáo của các đương sự là trong thời hạn quy định tại Điều 273 của Bộ luật Tố tụng dân sự, do đó Hội đồng xét xử quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm.

Tại phiên tòa phúc thẩm, người đại diện theo uỷ quyền của bị đơn là các ông Nguyễn Đức Q, Đặng Thế H vắng mặt; người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn là các ông Phạm Trung Kiên và Nguyễn Thế Anh vắng mặt (có đơn xin hoãn phiên tòa).

Nguyên đơn giữ nguyên kháng cáo, đề nghị sửa bản án sơ thẩm theo hướng chấp nhận toàn bộ yêu cầu khởi kiện, buộc bị đơn phải bồi thường thiệt hại do hành vi đơn phương chấm dứt hợp đồng toàn bộ phần lợi tức của 02 năm (2019 và 2020) là 14.000.000.000 đồng (năm 2019: 5.000.000.000 đồng, năm 2020: 9.000.000.000 đồng); buộc bị đơn phải trả 100% chi phí tiền lương và bảo hiểm xã hội là 5.121.137.000 đồng và phải thanh toán khoản tiền chậm trả từ ngày 15-7-2022 cho đến khi bản án có hiệu lực pháp luật.

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm căn cứ khoản 3 Điều 296, khoản 1 Điều 308 của Bộ luật Tố tụng dân sự:

- Đình chỉ xét xử phúc thẩm đối với kháng cáo của bị đơn.
- Không chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn.
- Giữ nguyên bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm.

[2]. Xét kháng cáo của các đương sự:

[2.1]. Về tố tụng:

Nguyên đơn, Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C khởi kiện, yêu cầu Công ty Cổ phần Cảng Q phải tiếp tục thực hiện Hợp đồng kinh tế đã ký kết và phải bồi thường thiệt hại và các chi phí phát sinh do vi phạm nghĩa vụ thực hiện hợp đồng.

Bị đơn có yêu cầu phản tố, yêu cầu Công ty C bồi hoàn số tiền chênh lệch giữa số tiền Cảng Q thu của Chủ tàu/Đại lý, Hãng tàu mà Cảng Q đã trả cho Công ty C từ ngày 06-12-2018 đến 31-12-2018 với số tiền 1.388.422.570 đồng và bồi thường thiệt hại từ việc Công ty C không hoàn trả vị trí neo tàu lại cho Cảng Q số tiền 1.226.826.810 đồng; đơn phản tố của bị đơn là trước thời điểm mở phiên họp kiểm tra việc giao nộp, tiếp cận, công khai chứng cứ và hòa giải. Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định thụ lý, giải quyết bằng vụ án kinh doanh thương mại và xác định quan hệ pháp luật giải quyết trong vụ án là “Tranh chấp hợp đồng cung ứng dịch vụ” là đúng quy định tại khoản 5 Điều 30, Điều 37 và Điều 200 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

Tại phiên tòa sơ thẩm, người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Công ty TNHH Thương mại vận tải P vắng mặt; người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn vắng mặt, nhưng đều có đơn đề nghị xét xử vắng mặt. Tòa án cấp sơ thẩm xét xử vắng mặt các đương sự là đúng quy định tại khoản 2 Điều 227 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

[2.2]. Về nội dung:

[2.2.1]. Đối với kháng cáo của nguyên đơn:

[2.2.1.1]. Đối với số tiền thanh toán phí dịch vụ lai dất từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018:

Nguyên đơn là Công ty C yêu cầu Cảng Q phải thanh toán phí dịch vụ lai dất từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018 là 32.763.541.427 đồng, nhưng ngày 20-01-2022 có đơn yêu cầu thanh toán 24.438.303.936 đồng.

Ngày 12-10-2016, Cảng Q và Công ty C ký kết Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 về việc Cảng Q thuê Công ty C cung cấp dịch vụ lai dất tàu biển, thời gian thực hiện hợp đồng là 10 năm, kể từ ngày đưa tàu lai vào sử dụng thực tế và hai bên ký thêm 04 phụ lục hợp đồng gồm có: Phụ lục số 01 ngày 01-01-2017 bổ sung quy định giá thanh toán theo từng tàu lai, Phụ lục số 02 ngày 01-7-2017 bổ sung quy định giá thanh toán xác định trên cơ sở chiều dài tàu cần lai dất, Phụ lục số 03 ngày 23-4-2018 bổ sung quy định tạm ứng tiền cước dịch vụ lai dất và Phụ lục số 04 ngày 07-5-2018 quy định thêm trường hợp đặc biệt khi tàu cần lai dất có trọng tải trên 50.000 DWT.

Từ khi ký Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 (ngày 12-10-2016) đến trước ngày 01-7-2017 các bên thực hiện theo đúng hợp đồng và các phụ lục hợp đồng, không xảy ra tranh chấp. Tuy nhiên, kể từ khi Bộ Giao thông Vận tải ban hành Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01-12-2016 (có hiệu lực từ ngày 01-7-2017) về việc ban hành biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ Container và dịch vụ lai dất tại Cảng biển Việt Nam, thì các bên xảy ra tranh chấp về đơn giá dịch vụ lai dất tàu và các bên không thể tự giải quyết, nên Công ty C khởi kiện yêu cầu được thanh toán theo khung giá của Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01-12-2016, của Bộ Giao thông Vận tải (sau đây viết tắt là Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT) còn Cảng Q yêu cầu thanh toán theo thỏa thuận đã ký tại Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02.

Khoản 2 Điều 9 Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT quy định khung giá dịch vụ lai dất tàu có bảng giá riêng cho tàu vận tải nội địa (tàu nội) và tàu vận tải quốc tế (tàu ngoại) theo các Khu vực I, II, III và khoản 2 Điều 11 quy định: “*Dịch vụ cung cấp cho các tàu đến cảng trước ngày quyết định này có hiệu lực 01-7-2017 thì thực hiện mức giá do các bên thỏa thuận, nếu các tàu đến cảng sau ngày quyết định này có hiệu lực, thì bắt buộc thực hiện theo khung giá quyết định này*”. Do đó, theo Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT thì kể từ ngày 01-7-2017 trở đi, đơn giá dịch vụ lai dất tàu không còn thực hiện theo Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 và các phụ lục hợp đồng, mà **bắt buộc** các bên phải thực hiện theo khung giá được quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT. Để thực hiện Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT, Cảng Q đã ban hành Thông báo giá số 578/QNP-KD ngày 15-6-2017 và Thông báo giá số 671/QNP-KD ngày 14-7-2017 về việc công bố áp dụng đơn giá lai dất kể từ ngày 01-7-2017 đối với đội tàu lai của Công ty C theo đúng khung giá dịch vụ lai dất quy định tại khoản 3 Điều 9 của Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT tại Khu vực II, cụ thể:

Tên tàu và công suất	Giá vận tải nội địa	Giá vận tải quốc tế
----------------------	---------------------	---------------------

	(VNĐ/lượt)	(USD/lượt)
Tàu C 06 (800 HP)	6.800.000	560
Tàu C 18 (1.050 HP)	7.300.000	570
Tàu C 26 (1.600 HP)	8.000.000	634
Tàu C 08 (1.800 HP)	9.200.000	855
Tàu SSIC 01 (2.360 HP)	12.300.000	1.143
Tàu C 09 (3.000 HP)	13.300.000	1.323
Tàu C 01 (1040 HP)	7.300.000	570

Sau đó, Cảng Q đã gửi các thông báo giá mới này đến các cơ quan có thẩm quyền theo dõi và quản lý như Sở Tài chính tỉnh Bình Định, Cảng vụ Hàng hải Q, Cục Hàng hải Việt Nam và gửi cho Công ty C biết để thực hiện theo thông báo giá mới. Về phía Công ty C đã ban hành Văn bản số 10/CV-CL ngày 05-7-2017 đề nghị Cảng Q xem xét tiến hành ký phụ lục hợp đồng điều chỉnh giá cước tàu lai, theo quy định mới của Bộ Giao thông Vận tải và cũng đã có Văn bản số 2506ĐK/CV-CL ngày 25-6-2017 đăng ký bảng giá theo Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT cho Cảng vụ Hàng hải Q và Cục Hàng hải Việt Nam theo dõi và quản lý (giống như bảng giá của Cảng Q đã gửi cho Công ty C). Như vậy, có cơ sở để xác định Công ty C và Cảng Q đã thống nhất thực hiện thu phí lai dất tàu theo Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT và Công ty C được thu phí lai dất theo bảng giá do Cảng Q gửi cho Công ty C.

Cảng Q là doanh nghiệp không đủ điều kiện, chức năng để thực hiện kinh doanh dịch vụ lai dất tàu biển (theo Điều 257 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam) và không có ngành nghề kinh doanh dịch vụ lai dất tàu (theo Giấy phép kinh doanh), do đó Cảng Quy Nhơn phải thuê Công ty C là công ty có đủ điều kiện, chức năng để thực hiện kinh doanh dịch vụ lai dất tàu biển để cung cấp dịch vụ lai dất tàu biển khi các tàu vào Cảng. Như vậy, Công ty C là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dất tàu, nên công ty được thu phí lai dất tàu theo khung giá dịch vụ lai dất tàu được quy định tại khoản 13, 14 Điều 4 và khoản 3 Điều 9 của Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT, còn Cảng Q không phải là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dất tàu, nên Cảng Q không phải là đối tượng được hưởng số tiền thu phí lai dất theo quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT. Do đó, Cảng Q cho rằng các bên đã thỏa thuận tự nguyện ký Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02, thì sau ngày 01-7-2017 các bên cũng phải thực hiện theo đúng hợp đồng là không đúng quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT.

Theo Bảng thống kê tàu lai hỗ trợ mà Cảng Q đã gửi cho Công ty C từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018 đã được hai bên xác nhận, thì Cảng Q thu phí lai dất khách hàng theo Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT, với tổng số lượt lai dất tàu nội và tàu ngoại là 2.262 lượt; trong đó: Số lai dất tàu ngoại là 1.585 lượt, với giá trị 2.983.596 USD, tương đương 67.904.580.206 đồng (chưa tính thuế GTGT); số lai dất tàu nội là 677 lượt, Cảng Q thu khách hàng 9.043.959.091 đồng (chưa thuế

GTGT). Tổng cộng Cảng Q đã thu khách hàng là 76.948.539.297 đồng (chưa tính thuế GTGT).

Đối chiếu với bảng giá theo Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT và Văn bản số 578/QNP-KD ngày 15-6-2017, số 671/QNP-KD ngày 14-7-2017 của Cảng Q, thì từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018, Công ty C đã lai dắt tàu vận tải nội địa và tàu ngoại tổng số là 2.262 lượt, trong đó: Số lai dắt tàu ngoại là 1.585 lượt, với giá trị 2.917.979 USD, tương ứng 66.560.715.736 đồng (thuế GTGT 0%); số lai dắt tàu nội là 677 lượt, với giá trị 9.757.440.000 đồng (đã bao gồm 10% thuế GTGT), thì tổng số tiền Cảng Q phải thanh toán cho Công ty C là 76.318.155.736 đồng, trừ số tiền Công ty C đã nhận của Cảng Q 47.163.501.636 đồng (chưa bao gồm 10% thuế GTGT) và Công ty C đã xuất hóa đơn cộng 10% thuế GTGT, với số tiền 51.879.851.800 đồng cho Cảng Q từ tháng 7-2017 đến ngày 30-11-2018. Do đó, Cảng Q còn phải thanh toán số tiền còn nợ Công ty C phí lai dắt là 24.438.303.936 đồng (thuế GTGT 0%), vì theo quy định tại Điều 9 Thông tư số 219/2013/TT-BTC ngày 31-12-2013 của Bộ Tài chính quy định phí lai dắt tàu ngoại áp thuế GTGT 0%.

Như vậy, Tòa án cấp sơ thẩm “*Buộc Cảng Q phải thanh toán phí dịch vụ lai dắt từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018, với số tiền còn nợ là 24.438.303.936 đồng (thuế GTGT 0%) cho Công ty C và buộc công ty có nghĩa vụ xuất hóa đơn cho Cảng Q đối với số tiền còn nợ là 24.438.303.936 đồng (thuế GTGT 0%), sau khi nhận được 24.438.303.936 đồng*” là có căn cứ.

[2.2.1.2]. Đối với tiền lãi suất do chậm thanh toán khoản nợ:

Do có cơ sở để xác định số tiền 24.438.303.936 đồng là khoản nợ chậm thanh toán phát sinh từ Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02, nên theo quy định tại Điều 306 của Luật Thương mại, thì tiền lãi được tính theo mức lãi suất nợ quá hạn trung bình trên thị trường của 03 Ngân hàng ở địa phương tại thời điểm thanh toán (thời điểm xét xử sơ thẩm) tương ứng với thời gian chậm trả.

Tại khoản 5 Điều 4 của Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 chỉ quy định: “*Cảng Q thanh toán sớm nhất trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận được hóa đơn giá trị gia tăng*”. Do hợp đồng không quy định rõ thời gian trả nợ, nên thời gian chậm trả sẽ được tính từ ngày Tòa án cấp sơ thẩm thụ lý yêu cầu thanh toán nợ (ngày 11-01-2021). Vì vậy, thời gian tính lãi suất được xác định từ ngày 11-01-2021 đến ngày xét xử sơ thẩm (15-7-2022), với mức lãi suất nợ quá hạn trung bình trên thị trường tại thời điểm thanh toán của 03 (ba) Ngân hàng tại địa phương gồm: Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam - Chi nhánh KCN Phú Tài, Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam - Chi nhánh Bình Định, Ngân hàng TMCP Đầu tư và phát triển Việt Nam - Chi nhánh Q tương ứng 11,74%/năm, tương đương 0,98%/tháng. Tính thành tiền: 24.438.303.936 đồng x 0,98%/tháng x 18 tháng 10 ngày = 4.390.748.000 đồng.

Như vậy, Tòa án cấp sơ thẩm chấp nhận yêu cầu tính lãi chậm trả theo yêu cầu của Công ty C “*Buộc Cảng Q phải trả lãi chậm thanh toán với số tiền 4.390.748.000 đồng*” là đúng pháp luật.

[2.2.1.3]. Đối với yêu cầu tính lãi phát sinh:

Công ty C cho rằng Tòa án cấp sơ thẩm chưa giải quyết khoản lãi phát sinh mà phía Cảng Q phải thanh toán khoản tiền chậm trả từ ngày 15-7-2022 cho đến khi bản án có hiệu lực pháp luật là không đánh giá đầy đủ chứng cứ có trong hồ sơ vụ án. Tuy nhiên, do Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 không quy định rõ thời gian trả nợ, nên Tòa án cấp sơ thẩm xác định thời gian chậm trả sẽ được tính từ ngày Tòa án thụ lý yêu cầu thanh toán nợ (ngày 11-01-2021 đến ngày xét xử sơ thẩm (ngày 15-7-2022), với mức lãi suất nợ quá hạn trung bình trên thị trường tại thời điểm thanh toán của 03 (ba) Ngân hàng tại địa phương, từ đó “*Buộc Cảng Q phải trả lãi chậm thanh toán với số tiền 4.390.748.000 đồng*”; đồng thời, quy định về quyền, nghĩa vụ thi hành án tại Phần quyết định của bản án sơ thẩm là đúng quy định tại Điều 468 của Bộ luật Dân sự.

[2.2.1.4]. Đối với yêu cầu bồi thường thiệt hại và lợi ích bị mất do hành vi không cho Công ty C thực hiện lai dắt như đã cam kết tại Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 trong hai năm (2019 và 2020), với tổng số tiền là 41.865.421.192 đồng.

- Đối với chi phí lãi vay Ngân hàng; chi phí sửa chữa, bảo dưỡng tàu và chi phí khấu hao tài sản:

Do có cơ sở để xác định Cảng Q đã vi phạm nghĩa vụ thanh toán theo Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 và tự ý đơn phương chấm dứt hợp đồng đã làm cho Công ty C bị nhiều thiệt hại. Do đó, theo quy định tại các Điều 302, 303 của Luật Thương mại năm 2005, thì Cảng Q phải có trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho Công ty C, bao gồm thiệt hại thực tế phát sinh do Cảng Q gây ra và khoản lợi trực tiếp mà Công ty C đáng lẽ được hưởng. Vì vậy, Tòa án cấp sơ thẩm buộc Cảng Q phải có trách nhiệm bồi thường thiệt hại do hành vi không cho Công ty C thực hiện công việc lai dắt như đã cam kết tại Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 trong hai năm (2019 và 2020) đối với **03** khoản, cụ thể: **(1)**. Chi phí lãi vay Ngân hàng 5.552.548.041 đồng, **(2)** Chi phí sửa chữa, bảo dưỡng tàu 791.301.000 đồng và **(3)** Chi phí khấu hao tài sản 13.186.380.087 đồng là có căn cứ.

- Đối với chi phí tiền lương nhân công và bảo hiểm xã hội:

Công ty C cho rằng công ty đã phải tạm dừng kinh doanh từ ngày 01-01-2019, nhưng phần chi phí tiền lương nhân công và bảo hiểm xã hội dùng để phục vụ công tác quản lý và duy trì đội tàu lai của công ty, thì công ty vẫn phải chi trả. Do đó, Công ty C yêu cầu Tòa án buộc Cảng Q phải trả 100% chi phí tiền lương và bảo hiểm xã hội là 5.121.137.000 đồng, nhưng chỉ được Tòa án cấp sơ thẩm chấp nhận 30%/tổng số tiền này là không đúng.

Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy rằng: Do Cảng Q tự ý đơn phương chấm dứt hợp đồng bằng việc không cho Công ty C tham gia bất kỳ hoạt động lai dắt nào tại Cảng quy Nhơn kể từ ngày 01-01-2019 và chuyển toàn bộ dịch vụ lai dắt mà Công ty C đang làm sang cho Công ty TNHH Thương mại Vận tải P, trong khi Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 giữa các bên vẫn còn thời hiệu đã trực tiếp xâm



phạm đến quyền và lợi ích hợp pháp của Công ty C, bởi lẽ công ty phải tạm dừng kinh doanh từ ngày 01-01-2019, nhưng phần chi phí tiền lương nhân công và bảo hiểm xã hội dùng để phục vụ công tác quản lý và duy trì đội tàu lai của công ty (bao gồm chi phí cho Giám đốc, Kế toán, một số Thuyền trưởng, Thủy thủ và Thợ máy), thì công ty vẫn phải chi trả. Các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ vụ án thể hiện chi phí thực tế về tiền lương và tiền đóng bảo hiểm xã hội trong điều kiện Đội tàu của Công ty C không còn hoạt động lai dắt tàu là 5.121.137.000 đồng. Do việc tự ý đơn phương chấm dứt hợp đồng hoàn toàn do lỗi của Cảng Q, nhưng Tòa án cấp sơ thẩm chỉ buộc Cảng Q bồi thường 30%/tổng số tiền đã thực chi mà không căn cứ vào cơ sở nào là ảnh hưởng đến quyền và lợi ích hợp pháp của Công ty C. Vì vậy, cần buộc Cảng Q phải bồi thường toàn bộ chi phí tiền lương và bảo hiểm xã hội là 5.121.137.000 đồng cho Công ty C.

- Đối với lợi ích bị mất do hành vi không cho Công ty C thực hiện lai dắt như đã cam kết tại Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 trong hai năm (2019 và 2020):

Công ty C cho rằng công ty yêu cầu Cảng Q bồi thường thiệt hại vì lợi ích bị mất do hành vi không cho công ty thực hiện lai dắt như đã cam kết tại Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 trong hai năm (2019 và 2020), nhưng Tòa án cấp sơ thẩm không chấp nhận là không đúng, do đó đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm buộc Cảng Q phải tiếp tục bồi thường toàn bộ lợi tức của hai năm (2019 và 2020) là 14.000.000.000 đồng, được tính bằng lợi nhuận của bình quân của hai năm liền kề trước đó, cụ thể: Theo kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty C trong hai năm (2017 và 2018) có lợi nhuận cho dịch vụ lai dắt đạt được lần lượt là 5.000.000.000 đồng và 9.000.000.000 đồng, nên lợi nhuận trong năm 2019 và năm 2020 được tính là  $(5 + 9)/2 = 7.000.000.000$  đồng/năm. Hai năm lợi ích bị thiệt hại là  $7 + 7 = 14.000.000.000$  đồng (mười bốn tỷ đồng). Tuy nhiên, yêu cầu này là do Công ty C tự tính, không lường trước được các sự kiện bất khả kháng hay trở ngại khách quan như thiên tai, dịch bệnh.... Do đó, Tòa án cấp sơ thẩm không chấp nhận yêu cầu này của nguyên đơn là đúng pháp luật.

[2.2.1.5]. Đối với yêu cầu của Công ty C về việc tiếp tục thực hiện Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 ngày 12-10-2016.

Sau khi ký Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02, thì giữa Cảng Q và Công ty C ký thêm 04 Phụ lục hợp đồng (Phụ lục số 01 ngày 01-01-2017, Phụ lục số 02 ngày 01-7-2017, Phụ lục số 03 ngày 23-4-2018 và Phụ lục số 04 ngày 07-5-2018); việc các bên ký kết hợp đồng và các phụ lục hợp đồng là tự nguyện, không có sự lừa dối, ép buộc và không trái pháp luật. Vì vậy, Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 và các Phụ lục hợp đồng có hiệu lực đối với các bên cho đến khi hết thời gian thực hiện hợp đồng là 10 năm.

Cảng Q cho rằng ngày 04-12-2018, Công ty C đã gửi Văn bản số 72/CV-CL thông báo cho Cảng Q sẽ kết thúc thực hiện Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 vào ngày 05-12-2018, với lý do Cảng Q chỉ thanh toán theo giá thỏa thuận trước ngày 01-7-2017, mà không thanh toán theo khung giá

được quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT (trong đó có tách giá tàu ngoại và tàu nội) là đơn phương chấm dứt thực hiện hợp đồng. Tuy nhiên, do Cảng Q đã vi phạm nghĩa vụ chưa thanh toán số tiền 24.438.303.936 đồng phát sinh từ Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 cho Công ty C, do đó Cảng Q cho rằng Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 đã chấm dứt, hết hiệu lực là không có cơ sở, bởi lẽ:

- Khi Cảng Q nhận được Văn bản số 72/CV-CL ngày 04-12-2018 của Công ty C, thì ngày 26-12-2018, Cảng Q đã phát hành Văn bản số 1040/CV-QNP yêu cầu Công ty C tiếp tục thực hiện hợp đồng mà các bên đã ký kết và ngay sau khi nhận được văn bản này, ngày 27-12-2018, Công ty C đã phúc đáp bằng Văn bản số 83/CV-CL, với nội dung Công ty C đồng ý tiếp tục thực hiện lai dất theo Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 theo yêu cầu của Cảng Q. Do đó, từ ngày 06-12-2018 đến ngày 31-12-2018 (sau khi phát hành Văn bản số 72/CV-CL), Công ty C tiếp tục thực hiện 21 lượt lai dất tàu ngoại và Cảng Q cũng đã thanh toán cho Công ty C đủ 21 lượt lai dất này theo khung giá được quy định tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT.

- Tại “Đơn phản tố” ngày 25-01-2021 (bút lục số 1877), Cảng Q yêu cầu Công ty C bồi hoàn số tiền chênh lệch giữa số tiền Cảng Q thu của Chủ tàu/Đại lý, Hãng tàu mà Cảng Q đã trả cho Công ty C từ ngày 06-12-2018 đến 31-12-2018 là 1.388.422.570 đồng được tính theo Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 và các Phụ lục hợp đồng; đồng thời, tại phiên tòa sơ thẩm, đại diện Cảng Q tiếp tục yêu cầu Tòa án căn cứ Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 và các Phụ lục hợp đồng để chấp nhận yêu cầu phản tố của Cảng Q. Điều này khẳng định, kể từ khi phản tố cho đến phiên tòa sơ thẩm, Cảng Q đều thừa nhận Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 còn hiệu lực và buộc các bên phải tiếp tục thực hiện.

- Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 là hợp đồng song vụ, bởi lẽ theo hợp đồng thì Công ty C có nghĩa vụ thực hiện cung cấp dịch vụ lai dất cho Cảng Q, còn Cảng Q có nghĩa vụ cung cấp bán điện, nước cho Đội tàu lai của Công ty C. Mặc dù, Cảng Q căn cứ vào Văn bản số 72/CV-CL ngày 04-12-2018 của Công ty C để cho rằng chính Công ty C đã đơn phương chấm dứt hợp đồng, nên Cảng Q không cho Đội tàu lai của Công ty C tiếp tục thực hiện hợp đồng kể từ ngày 01-01-2019. Trong khi đó, Cảng Q vẫn tiếp tục cung cấp bán điện, nước cho Đội tàu lai của Công ty C theo Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 và đã xuất hóa đơn GTGT tiền điện nước cho Công ty C đến ngày 31-12-2019 và hai bên ký biên bản xác nhận công nợ, cụ thể Công ty C còn nợ Cảng Q số tiền mua điện, nước là 124.173.382 đồng. Đến nay Công ty C vẫn chưa thanh toán số tiền này.

Tại Điều II và Điều V Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 quy định thời hạn của hợp đồng là 10 năm và điều kiện chấm dứt hợp đồng là khi hết thời hạn theo quy định tại Điều II hoặc một trong hai bên vi phạm nghiêm trọng các điều khoản của hợp đồng, làm ảnh hưởng tới quyền lợi của bên kia mà không thể giải quyết bằng thương lượng. Căn cứ các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ vụ án có cơ sở để xác định Công ty C đã thực hiện đúng hợp đồng, còn Cảng Q đã vi phạm nghĩa

vụ chưa thanh toán (số tiền 24.438.303.936 đồng) cho Công ty C. Lẽ ra, bên yêu cầu chấm dứt Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 phải là Công ty C, nhưng công ty vẫn yêu cầu được tiếp tục thực hiện hợp đồng đã ký kết theo đúng thời hạn của hợp đồng là đúng quy định của pháp luật.

Như vậy, Hợp đồng số 274/CUULONG/2016/01.02 ký ngày 12-10-2016 vẫn còn hiệu lực, do đó Tòa án cấp sơ thẩm buộc các bên phải tiếp tục thực hiện hợp đồng là có căn cứ.

[2.2.1.6]. Từ những phân tích nêu trên, Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy rằng, Tòa án cấp sơ thẩm chỉ chấp nhận một phần khởi kiện của Công ty C, buộc “Công ty Cổ phần Cảng Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C **49.895.622.064 đồng** là chưa xem xét, đánh giá đúng các tài liệu, chứng cứ khách quan có trong hồ sơ vụ án, làm ảnh hưởng đến quyền và lợi ích hợp pháp của Công ty C.

Do đó, Hội đồng xét xử phúc thẩm chấp nhận một phần kháng cáo của Công ty C (Phần chi phí tiền lương nhân công và bảo hiểm xã hội là 5.121.137.000 đồng), cụ thể: Cảng Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty C phí dịch vụ lai dắt tàu từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018 là 24.438.303.936 đồng; tiền lãi do chậm thanh toán là 4.390.748.000 đồng; bồi thường thiệt hại trong hai năm (2019 và 2020) là 24.651.366.128 đồng. Tổng cộng, Cảng Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty C **53.480.418.064 đồng**.

[2.2.2]. Đối với kháng cáo của bị đơn:

Tại phiên toà phúc thẩm, người đại diện theo uỷ quyền của bị đơn là các ông Nguyễn Đức Q, Đặng Thế H vắng mặt; người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn là các ông Phạm Trung Kiên và Nguyễn Thế Anh vắng mặt (có đơn xin hoãn phiên toà). Nội dung xin hoãn phiên toà của người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn là do bận một phiên toà khác và tham gia hỏi cung một vụ án hình sự, nhưng các đương sự không cung cấp được tài liệu để chứng minh tham gia vụ án nào. Xét thấy, người đại diện theo uỷ quyền của bị đơn đã được Toà án triệu tập hợp lệ lần thứ hai, nhưng vắng mặt không có lý do; đồng thời, lý do xin hoãn phiên toà của người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn không thuộc trường hợp “Vì sự kiện bất khả kháng hoặc trở ngại khách quan”. Như vậy, trường hợp này “bị coi như từ bỏ việc kháng cáo”, nên căn cứ quy định tại khoản 3 Điều 296 của Bộ luật Tố tụng dân sự, Hội đồng xét xử phúc thẩm quyết định đình chỉ xét xử phúc thẩm đối với kháng cáo của bị đơn.

[3]. Các quyết định khác của bản án sơ thẩm không có kháng cáo, không bị kháng nghị, Hội đồng xét xử phúc thẩm không xem xét.

[4]. Về án phí Kinh doanh thương mại:

Căn cứ khoản 1 Điều 147, khoản 1 Điều 148 của bộ luật Tố tụng dân sự; các khoản 1, 4 và 5 Điều 26 Nghị Quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30-12-2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

[4.1]. Án phí Kinh doanh thương mại sơ thẩm:

[4.1.1]. Nguyên đơn là Công ty C phải chịu án phí kinh doanh thương mại tương ứng với phần yêu cầu không được chấp nhận là: 24.438.303.396 đồng (tiền Cảnh Q nợ) + 27.865.421.192 đồng (tiền thiệt hại năm 2019 và năm 2020) + 14.000.000.000 đồng (lợi ích bị mất do Công ty khác thế chỗ) = 66.303.724.588 đồng - 53.480.418.064 đồng (được chấp nhận) = **12.823.306.524 đồng** (không được chấp nhận), cụ thể: Công ty C phải chịu án phí kinh doanh thương mại là: 112.000.000 đồng + 0,1% của phần giá trị tranh chấp vượt 4.000.000.000 đồng là **8.823.306.542 đồng** (12.823.306.542 - 4.000.000.000 đồng) = 8.823.306 đồng.

Như vậy, Công ty C phải chịu án phí kinh doanh thương mại có giá ngạch là 112.000.000 đồng + 8.823.306 đồng = **120.823.000 đồng** (làm tròn).

[4.1.2]. Bị đơn là Công ty Cổ phần Cảng Q phải chịu án phí kinh doanh thương mại tương ứng với phần yêu cầu của nguyên đơn được chấp nhận là 53.480.418.064 đồng, cụ thể: Công ty Cổ phần Cảng Q phải chịu án phí kinh doanh thương mại là: 112.000.000 đồng + 0,1% của phần giá trị tranh chấp vượt quá 4.000.000.000 đồng là 49.480.418.064 đồng (53.480.418.064 đồng - 4.000.000.000 đồng) = 49.480.418 đồng và 69.421.128 đồng (1.388.422.570 đồng x 5% của giá trị tranh chấp) đối với yêu cầu phần tố không được chấp nhận.

Như vậy, Công ty Cổ phần Cảng Q phải chịu 112.000.000 đồng + 49.480.418 đồng + 69.421.128 đồng = **230.900.000 đồng** (làm tròn) án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

[4.2]. Án phí Kinh doanh thương mại phúc thẩm:

- Do không được chấp nhận kháng cáo, nên Công ty Cổ phần Cảng Q phải chịu 2.000.000 đồng án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm.

- Do được chấp nhận kháng cáo, nên Công ty TNHH Vận tải biển C không phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm.

Vì các lẽ trên;

## **QUYẾT ĐỊNH:**

**1.** Căn cứ khoản 3 Điều 296 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

- Đình chỉ xét xử phúc thẩm đối với kháng cáo của bị đơn là Công ty Cổ phần Cảng Q,

**2.** Căn cứ khoản 2 Điều 308 và Điều 309 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

- Chấp nhận một phần kháng cáo của nguyên đơn là Công ty TNHH Vận tải biển C.

- Sửa Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 05/2022/KDTM-ST ngày 15-7-2022 của Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định về phần Bồi thường thiệt hại và phần Án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

**2.1.** Áp dụng Điều 13, khoản 1 Điều 275, Điều 280, khoản 1 Điều 351, các Điều 352, 357, 360, 361, 401, khoản 1 Điều 402, các Điều 403, 410, 419, 513, 514

của Bộ luật Dân sự; các Điều 74, 78, 85, 86, 87, 302, 303, 304, 306 của Luật Thương mại; các Điều 256, 257 và 258 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam, xử:

**2.1.1.** Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty TNHH Vận tải biển C.

- Buộc Công ty Cổ phần Cảng Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty TNHH Vận tải biển C phí dịch vụ lai dắt tàu từ ngày 01-7-2017 đến hết ngày 05-12-2018 là 24.438.303.936 đồng (thuế giá trị gia tăng 0%). Công ty TNHH Vận tải biển C có nghĩa vụ xuất hóa đơn cho Công ty Cổ phần Cảng Q sau khi Công ty TNHH Vận tải biển C nhận được 24.438.303.936 đồng.

- Buộc Công ty Cổ phần Cảng Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty TNHH Vận tải biển C tiền lãi do chậm thanh toán là 4.390.748.000 đồng.

- Buộc Công ty Cổ phần Cảng Q phải bồi thường thiệt hại cho Công ty TNHH Vận tải biển C trong hai năm (năm 2019 và năm 2020) là 24.651.366.128 đồng.

Tổng cộng, Công ty cổ phần Cảng Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty TNHH Vận tải biển C **53.480.418.064 đồng** (năm mươi ba tỷ bốn trăm tám mươi triệu bốn trăm mười tám nghìn không trăm sáu mươi tư đồng). Trả một lần sau khi bản án có hiệu lực pháp luật.

**2.2.2.** Buộc Công ty Cổ phần Cảng Q tiếp tục thực hiện Hợp đồng kinh tế số 274/CUULONG/2016/01.02 ngày 12-10-2016 đã ký kết với Công ty TNHH Vận tải biển C.

*Kể từ ngày người được thi hành án có đơn yêu cầu thi hành án, nếu người phải thi hành án chậm thực hiện nghĩa vụ thì còn phải chịu khoản tiền lãi theo mức lãi suất thỏa thuận của các bên nhưng không vượt quá mức lãi suất theo quy định tại khoản 1 Điều 468 của Bộ luật Dân sự, nếu không có thỏa thuận thì thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 468 của Bộ luật Dân sự tương ứng với số tiền chậm thi hành án tại thời điểm thanh toán.*

*Trường hợp bản án được thi hành theo quy định tại Điều 2 Luật Thi hành án dân sự thì người được thi hành án dân sự, người phải thi hành án dân sự có quyền thỏa thuận thi hành án, quyền yêu cầu thi hành án, tự nguyện thi hành án hoặc bị cưỡng chế thi hành án theo quy định tại các Điều 6, 7 và Điều 9 Luật Thi hành án dân sự; thời hiệu thi hành án được thực hiện theo quy định tại Điều 30 Luật Thi hành án dân sự.*

**3.** Các quyết định khác của bản án sơ thẩm không có kháng cáo, không bị kháng nghị có hiệu lực pháp luật kể từ ngày hết thời hạn kháng nghị.

**4.** Về án phí Kinh doanh thương mại:

Căn cứ khoản 1 Điều 147, khoản 2 Điều 148 của Bộ luật Tố tụng dân sự; khoản 2 Điều 18, khoản 4 và 5 Điều 27 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30-12-2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định về mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý và sử dụng án phí và lệ phí Tòa án.

**4.1.** Án phí Kinh doanh thương mại sơ thẩm:

- Nguyên đơn là Công ty TNHH Vận tải biển C phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm là 120.823.000 đồng (một trăm hai mươi triệu tám trăm hai mươi ba nghìn đồng), nhưng được trừ vào tổng số tiền tạm ứng án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm đã nộp là 203.311.000 đồng, lần lượt theo các Biên lai thu tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số 0003633 ngày 12-4-2019, số 0003999 ngày 01-02-2021 và số 0004559 ngày 22-3-2021, điều của Cục Thi hành án dân sự tỉnh Bình Định; trả lại Công ty TNHH Vận tải biển C 82.488.000 đồng (tám mươi hai triệu bốn trăm tám mươi tám nghìn đồng) tiền tạm ứng án phí.

- Bị đơn là Công ty Cổ phần Cảng Q phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm là 230.900.000 đồng (hai trăm ba mươi triệu chín trăm nghìn đồng), nhưng được trừ vào số tiền tạm ứng án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm đã nộp là 40.136.530 đồng tại Biên lai thu tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số 0001268 ngày 22-4-2019 của Cục Thi hành án dân sự tỉnh Bình Định; Công ty Cổ phần Cảng Q còn phải nộp 190.763.470 đồng (một trăm chín mươi triệu bảy trăm sáu mươi ba nghìn bốn trăm bảy mươi đồng) án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

#### **4.2. Án phí Kinh doanh thương mại phúc thẩm:**

- Công ty TNHH Vận tải biển C không phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm; trả lại Công ty TNHH Vận tải biển C 2.000.000 đồng tạm ứng án phí tại Biên lai thu tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số AA-2021/0000181 ngày 03-8-2012 của Cục Thi hành án dân sự tỉnh Bình Định.

#### **4.3. Xử lý tạm ứng án phí:**

Sung công quỹ Nhà nước 2.000.000 đồng (hai triệu đồng) tạm ứng án phí phúc thẩm do Công ty Cổ phần Cảng Q nộp tại Biên lai thu tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số AA-2021/0000183 ngày 04-8-2012 của Cục Thi hành án dân sự tỉnh Bình Định.

#### **5. Bản án phúc thẩm có hiệu lực pháp luật kể từ ngày tuyên án.**

##### **Nơi nhận:**

- TAND tỉnh Bình Định;
- TANDTC - Vụ II;
- VKSNDCC tại Đà Nẵng;
- VKSND tỉnh Bình Định;
- Cục THADS tỉnh Bình Định;
- Những người tham gia tố tụng;
- Lưu: H/sơ vụ án, Phòng HCTP, LTHS

**TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM  
THẨM PHÁN - CHỦ TỌA PHIÊN TÒA**

(Đã ký)

**Phạm Việt Cường**