
Bản án số 03/2020/KDTM-PT
Ngày 17/11/2020
Về “*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:

Chủ tọa phiên tòa: Ông Đặng Kim Nhân - Thẩm phán

Các Thẩm phán: Ông Lê Phước Thanh, ông Nguyễn Tấn Trường

- Thư ký Tòa án ghi biên bản phiên tòa: Bà Nguyễn Thị Thoa - 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 Đinh Văn Chánh - Kiểm sát viên cao cấp.

Ngày 17 tháng 11 năm 2020, Tòa án nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng mở phiên tòa tại trụ sở tiến hành xét xử phúc thẩm công khai vụ án kinh doanh, thương mại thụ lý số 04/TBL-TA ngày 03/12/2019 về “*Tranh chấp hợp đồng cung ứng dịch vụ*” do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 04/2019/KDTM-ST ngày 14/10/2019 của Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định bị kháng cáo. Theo quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 88/2020/QĐ-PT ngày 30/10/2020 của Tòa án nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng, giữa:

1. Nguyên đơn: Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C.

Địa chỉ: 47 đường C, Phường Y, quận T, thành phố Hồ Chí Minh.

Đại diện theo pháp luật là ông Nguyễn Văn Đ - Giám đốc Công ty, có mặt tại phiên tòa.

Đại diện theo Giấy ủy quyền (không ghi ngày tháng năm) của ông Nguyễn Văn Đ (Giám đốc Công ty) là ông Lý Trần Đăng Kh (địa chỉ: 5/98C đường L, Phường Y1, quận G, thành phố Hồ Chí Minh), ông Kh có mặt tại phiên tòa.

2. Bị đơn: Công ty Cổ phần Cảng Q.

Địa chỉ: Số 02 đường P, thành phố Q, tỉnh Bình Định.

Đại diện theo pháp luật là ông Phan Tuấn L - Giám đốc Công ty, vắng mặt tại phiên tòa.

Đại diện theo ủy quyền là ông Nguyễn Đức Q1 (địa chỉ: Phòng 1901, Tòa nhà M3-M4, 91 đường N1, phường L3, quận Đ1, thành phố Hà Nội) có mặt tại phiên tòa.

Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho bị đơn: Luật sư Nguyễn Tiến Q1 (Công ty Luật trách nhiệm hữu hạn KEY Việt Nam; địa chỉ: 93-94 N1, quận Đ1, thành phố Hà Nội), có mặt tại phiên tòa.

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

3.1. Chị Dương Thị Phương T1 là Nhân viên kế toán của Công ty TNHH Vận tải biển C; Giấy CMND số 211760237 cấp ngày 21/3/2014 tại Công an tỉnh Bình Định; địa chỉ thường trú: 64 đường N2, thành phố Q, tỉnh Bình Định; có đơn đề nghị xét xử vắng mặt.

3.2. Chị Phạm Thị Thúy L là Nhân viên thủ quỹ Công ty cổ phần Cảng Q; Giấy CMND số 2312331908 cấp ngày 29/11/2011 tại Công an tỉnh Quảng Ngãi; địa chỉ tạm trú: 265 Nguyễn Huệ, thành phố Q, tỉnh Bình Định, có đơn đề nghị xét xử vắng mặt.

4. Người kháng cáo, kháng nghị: Công ty cổ phần Cảng Q.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ vụ án thể hiện:

- Ngày 12/10/2016 Công ty TNHH Vận tải biển C (bên A - Sau đây viết tắt là Công ty C) và Công ty cổ phần Cảng Q (bên B - Sau đây viết tắt là Công ty Cảng Q) ký **Hợp đồng kinh tế** 274/C/2016/01.02 (bút lục 20) về việc bên B thuê bên A đưa tàu vào neo đậu tại Cảng Q phục vụ lai dắt các tàu hàng cập Cảng Q. Các Điều khoản cơ bản của **Hợp đồng kinh tế** 274 có liên quan đến tranh chấp giữa hai bên: “... **ĐIỀU II: THỜI HẠN CHO THUÊ.** 1. Thời hạn cho thuê 10 năm, kể từ ngày đưa vào sử dụng thực tế....**ĐIỀU III: TRÁCH NHIỆM CỦA MỖI BÊN:**...1. Trách nhiệm của bên A:...- Sau mỗi chuyến hỗ trợ tàu thủy vào/hoặc ra cầu cảng, Thuyền trưởng tàu có trách nhiệm nộp Phiếu xác nhận cho bên B. 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 và ngoại) ...2. Trách nhiệm của bên B:...Trong trường hợp cần thiết bên B có quyền đơn phương chấm dứt hợp đồng và bên B có trách nhiệm thanh toán khối lượng công việc mà bên A đã thực hiện. Thanh toán cước thuê tàu lai của bên A theo quy định tại Điều IV của Hợp đồng này. **ĐIỀU IV: GIÁ CẢ VÀ PHƯƠNG THỨC THANH TOÁN:** 1. 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. 4. Chứng từ thanh toán 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. 5. Bên B thanh toán tiền cước hỗ trợ cho bên A sớm nhất trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận được hóa đơn GTGT do bên A phát hành, sau khi trừ đi các khoản tạm ứng (nếu có). **ĐIỀU V: ĐIỀU KIỆN CHẤM DỨT HỢP ĐỒNG.** Hợp đồng chấm dứt trong các trường hợp sau đây: - Hết thời hạn theo quy định tại Điều II Hợp đồng này - Một trong hai bên vi phạm nghiêm trọng các điều khoản của Hợp đồng làm ảnh hưởng đến quyền lợi của bên kia mà không thể giải quyết bằng thương lượng”.

- Hai bên đã tiến hành thực hiện **Hợp đồng kinh tế** 274, cụ thể ngày 01/12/2016 hai bên lập và ký *Biên bản đối chiếu và đề nghị thanh toán* số tiền 387.310.000 đồng cho 50,3 lượt lai dắt do tàu S 01 thực hiện với đơn giá 1.700.000đ/lượt, cộng với 10% thuế GTGT thành tiền là 426.041.000 đồng, ngày 20/12/2016 bên A đã xuất hóa đơn GTGT và bên B đã thanh toán đủ tiền (bl 683, 678).

- Ngày 14/12/2016, Cục hàng hải Việt Nam ban hành Thông báo số 4958/CHHVN-VTDVHH (bl 379) về yêu cầu thực hiện Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01/12/2016 của Bộ Giao thông Vận tải v/v ban hành biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng Việt Nam có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2017 và Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT ngày 09/12/2016 của Bộ Giao thông Vận tải v/v ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu và dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo tại Cảng biển Việt Nam có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2017.

- Ngày 01/01/2017 Công ty C (bên A) và Công ty Cảng Q (bên B) ký **Phụ lục Hợp đồng** số 274/C/2016/01.02/PL01 (bl 17), có các Điều khoản cơ bản như sau: “*ĐIỀU I: Điều chỉnh, bổ sung Điều I Nội dung hợp đồng như sau: 1. Bên B đồng ý thuê các tàu lai gồm: Tàu C 06, C 18, TT 02, TT 04, S-01 và C 09 của bên A để hỗ trợ tàu thủy ra/vào Luồng hàng hải khu vực Cảng Q, cầu Cảng Q, Cảng TN, Tân cảng M, Tân Cảng Q. 2. Bên B đồng ý cung cấp điện sinh hoạt, nước ngọt cho các tàu lai nêu trên của bên A tại Cảng Q. ĐIỀU II: Bổ sung Điều IV Giá cả và phương thức thanh toán như sau:*

1. Đơn giá thanh toán cước các tàu lai hỗ trợ tàu thủy rời, cập cầu (chưa tính thuế GTGT):

STT	Tên tàu lai	ĐVT	Đơn giá thanh toán (lướt vào hoặc ra)
1	Tàu C 06	VNĐ/lướt	6.700.000
2	Tàu C 18	VNĐ/lướt	7.200.000
3	Tàu TT 02	VNĐ/lướt	7.200.000
4	Tàu TT 04	VNĐ/lướt	7.700.000
5	Tàu S-01	VNĐ/lướt	7.700.000
6	Tàu C 09	VNĐ/lướt	7.700.000

2. Đơn giá thanh toán cước các tàu lai hỗ trợ rời, cập cầu nêu trên được áp dụng cho các tàu vận tải nội địa, quốc tế và tàu container của hãng tàu MSC ra, vào các Cảng trong khu vực Q.

ĐIỀU III: Toàn bộ các điều khoản khác của Hợp đồng kinh tế số 274/C/2016/01.02 ký ngày 12/10/2016 giữa Công ty C và Công ty Cảng Q vẫn giữ nguyên không thay đổi. Phụ lục này là một phần không thể tách rời khỏi Hợp đồng kinh tế 274. Phụ lục hợp đồng có hiệu lực kể từ ngày ký

- Ngày 15/6/2017, Công ty Cảng Q (căn cứ Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01/12/2016 của Bộ GTVT về việc ban hành biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng Việt Nam và Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT ngày 09/12/2016 của Bộ GTVT về ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu và dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo tại Cảng biển Việt Nam) ban hành Quyết định số 579/QĐ-QNP kèm Biểu cước dịch vụ cảng biển Q năm 2017 có hiệu lực từ ngày 01/7/2017 (bl 381, 374-354).

- Ngày 01/7/2017 Công ty C (bên A) và Công ty Cảng Q (bên B) ký **Phụ lục Hợp đồng** số 274/C/2016/01.02/PL02 (bl 31), với các nội dung cơ bản: “*ĐIỀU I: Điều chỉnh, bổ sung Điều I Nội dung hợp đồng như sau: 1. Bên B đồng ý thuê các tàu lai gồm: Tàu C 06, C 18, TT 02, TT 04, S-01 và C 09 của bên A để hỗ trợ tàu thủy ra/vào Luồng hàng hải khu vực Cảng Q, cầu Cảng Q, Cảng TN, Tân cảng M, Tân Cảng Q. 2. Bên B đồng ý cung cấp điện sinh hoạt, nước ngọt*

cho các tàu lai nêu trên của bên A tại Cảng Q. ĐIỀU II: Điều chỉnh, bổ sung Điều IV Giá cả và Phương thức thanh toán như sau:

1. Đơn giá thanh toán cước các tàu lai hỗ trợ tàu thủy rời, cập cầu theo hình thức khoán căn cứ theo chiều dài tàu yêu cầu hỗ trợ (LOA) chưa bao gồm thuế GTGT):

Chiều dài tàu thủy cần hỗ trợ (LOA)	DVT	Tàu thủy không có chân vịt mũi	Tàu thủy có chân vịt mũi
Từ 80m-dưới 90m (1 lai)	Đồng/lượt	7.400.000	7.400.000
Từ 90m-dưới 135m (2 lai)	Đồng/lượt	15.100.000	15.100.000
Từ 135m-dưới 175m (3 lai)	Đồng/lượt	23.300.000	15.900.000
Từ 175m-dưới 200m (4 lai)	Đồng/lượt	33.300.000	27.800.000

2. 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 (chưa bao gồm thuế GTGT).

ĐIỀU III: Toàn bộ các điều khoản khác của Hợp đồng kinh tế số 274/C/2016/01.02 ký ngày 12/10/2016 giữa Công ty C và Công ty Cảng Q vẫn giữ nguyên không thay đổi. Phụ lục này là một phần không thể tách rời khỏi Hợp đồng kinh tế 274. Phụ lục hợp đồng có hiệu lực từ ngày ký.

- Ngày 23/4/2018 Công ty C (bên A) và Công ty Cảng Q (bên B) ký **Phụ lục Hợp đồng** số 274/C/2016/01.02/PL03 (bl 30), có các nội dung cơ bản: “ĐIỀU I: Bổ sung Điều IV Giá cả và Phương thức thanh toán như sau: 1. Để hỗ trợ bên A có nguồn kinh phí hoạt động cung cấp dịch vụ lai dắt, bên B đồng ý cho bên A được tạm ứng tiền cước dịch vụ lai dắt tối đa không quá 1.000.000.000 đồng/tháng. 2. Các khoản tạm ứng nêu trên sẽ được bên B khấu trừ khi thực hiện thanh toán cước dịch vụ lai dắt hàng tháng cho bên B. ĐIỀU II: Toàn bộ các điều khoản khác của Hợp đồng kinh tế số 274/C/2016/01.02 ký ngày 12/10/2016 giữa Công ty C và Công ty Cảng Q vẫn giữ nguyên không thay đổi. Phụ lục này là một phần không thể tách rời khỏi Hợp đồng kinh tế 274. Phụ lục hợp đồng có hiệu lực kể từ ngày ký.

- Ngày 07/5/2018 Công ty C (bên A) và Công ty Cảng Q (bên B) ký **Phụ lục Hợp đồng** số 274/C/2016/01.02/PL04 (bl 29) có các nội dung cơ bản: “ĐIỀU I: Bổ sung Điều IV Giá cả và Phương thức thanh toán như sau: 1. Đơn giá (chưa bao gồm thuế GTGT 10%) bên B thanh toán tàu lai cho bên A khi hỗ trợ loại tàu thủy có trọng tải từ 50.000DWT-70.DWT trong trường hợp bên B chưa nâng cấp cầu cảng, cụ thể như sau:

STT	DWT tàu thủy hỗ trợ	DVT	Đơn giá
1	Từ 50.000 - dưới 55.000DWT	VNĐ/lượt vào hoặc ra	105.500.000
2	Từ 55.000 - dưới 60.000DWT	VNĐ/lượt vào hoặc ra	150.800.000
3	Từ 60.000-70.000 DWT	VNĐ/lượt vào hoặc ra	188.400.000

Trường hợp biểu cước dịch vụ của Cảng Q có sự thay đổi thì hai bên sẽ đàm phán lại đơn giá thanh toán tàu lai mới bằng phụ lục hợp đồng.

2. Đơn giá (chưa thuế GTGT 10%) bên B thanh toán cho bên A khi hỗ trợ tàu thủy SNOWY ngày 27/5/2018 là 150.750.000 đồng/lượt.

3. Khi bên B thực hiện nâng cấp cầu cảng thì hai bên sẽ đàm phán lại đơn giá thanh toán tàu lai mới cho bên A bằng phụ lục hợp đồng.

4. Trường hợp do điều kiện chủ quan, khách quan hoặc phương án kinh doanh mà bên B thu cước dịch vụ tàu lai cao hơn hoặc thấp hơn giá dịch vụ hiện hành thì căn cứ vào tỷ lệ tăng hoặc giảm và đơn giá thanh toán quy định tại phụ lục hợp đồng này, bên B thanh toán cho bên A theo tỷ lệ tương ứng.

ĐIỀU II: Toàn bộ các điều khoản khác của Hợp đồng kinh tế số 274/C/2016/01.02 ký ngày 12/10/2016 giữa Công ty C và Công ty Cảng Q vẫn giữ nguyên không thay đổi. Phụ lục này là một phần không thể tách rời khỏi Hợp đồng kinh tế 274. Phụ lục này có hiệu lực kể từ ngày ký đến khi có Phụ lục mới thay thế.

- Ngày 04/12/2018, Công ty C ban hành **Công Văn 72/CV-CL** (bl 09), thông báo cho Công ty Cảng Q, nội dung căn cứ **Hợp đồng kinh tế 274/C/2016/01.02** hai bên ký ngày 12/10/2016 và 4 Phụ lục hợp đồng thì tại mục 1 Điều 3 Hợp đồng kinh tế 274 quy định: “Sau mỗi chuyến hỗ trợ tàu thủy vào hoặc ra cầu cảng, Thuyền trưởng tàu có trách nhiệm nộp Phiếu xác nhận cho bên B. 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 và ngoại)”. Quá trình thực hiện Hợp đồng thì Công ty C đã chỉ đạo Thuyền trưởng tàu lai nộp Phiếu xác nhận ghi rõ từng chuyến lai dắt tàu nội, tàu ngoại cho Công ty Cảng Q để Công ty Cảng Q có căn cứ thu tiền khách hàng nhưng sau đó Công ty Cảng Q chỉ thanh toán cho Công ty C theo giá nội, dẫn chứng cụ thể một số tàu đã thực hiện như sau:

Tên tàu ngoại	Ngày ra/vào	Số tiền Chủ tàu thanh toán cho Cảng	Số tiền Cảng thanh toán cho C	Số tiền chênh lệch Cảng hưởng
(1)	(2)	(3)	(4)	(5 = 3-4)
SHANDONG EXPRESS	27/10-31/10	6.006USD (02 lượt) ~ 141.141.000đ	66.600.000đ (02lượt)	74.541.000 (52,81%)
UNI FORTUNE (dài 199,9m)	03/11-07/11	6.006USD (02lượt) ~ 141.141.000đ	66.600.000đ {02 lượt}	74.541.000đ (52,81%)
AN SHUN 5 (dài 153,78m)	06/11-10/11	3.508USD (02lượt)~ 82.438.000đ	46.600.000đ (02 lượt)	35.838.000đ (43,47%)
UNI HARMONY (dài	12/11-14/11	6.006USD (02lượt)~ 141.141.000đ	66.600.000đ (02 lượt)	74.541.000đ (52,81%)
GLORIOUS LOTUS	15/11-18/11	6.006USD (02lượt)~ 141.141.000đ	66.600.000đ (02 lượt)	74.541.000đ (52,81%)
MAX KING (dài 132,46m)	19/11-19/11	4.422USD (02lượt)~ 103.917.000đ	55.600. 000Đ (02 lượt)	48.317.000đ (46,50%)
KOTA JAYA (dài 193,03m)	20/11-20/11	4.422 USD (02lượt)~ 103.917.000đ	55.606.000đ (02 lượt)	48.317.000đ (46,50%)
CỘNG:		36.376USD~ 854.836.000đ	424.200.000đ	430.636.000đ (50,37%)

Như vậy, Công ty Cảng Q vi phạm Hợp đồng khi không tính giá thanh toán tàu ngoại cho Công ty C, trong khi số lượng tàu ngoại Công ty C lai dắt

chiếm trên 90% tổng số lượng tàu ra/vào cảng. Chỉ tạm tính 07 tàu ngoại đã lai dắt vào/ra Cảng trong tháng 10+11/2018 thì Công ty Cảng Q đã hưởng lợi 430.636.000 đồng (bình quân 50,37% doanh thu lai dắt đã được các Chủ tàu ngoại thanh toán) là vô lý, bất công bằng. Vì vậy, Công ty C đề nghị: (i). Trong thời gian 10 ngày (từ 10/12/2018 - 20/12/2018) yêu cầu Công ty Cảng Q thực hiện đối chiếu doanh thu lai dắt tàu ngoại mà Công ty Cảng Q đã thu của khách hàng từ tháng 10/2016 đến nay để quyết toán, Công ty C đồng ý cho Công ty Cảng Q được hưởng tỷ lệ 20% tính trên số tiền Công ty Cảng Q đang giữ lại (chênh lệch giữa doanh thu thực tế đã thu với số tiền đã thanh toán cho Công ty C); (ii). *“Công ty C thông báo để Quý Công ty biết Công ty chúng tôi sẽ kết thúc thực hiện hợp đồng số 274 vào ngày 05/12/2018. 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 dắt tàu biển vào làm hàng tại Cảng Q, Tân Cảng Q, Cảng TN và Tân cảng M. Công ty C khẳng định cam kết với các cơ quan chức năng và các doanh nghiệp kinh doanh, khai thác cảng biển trên khu vực Cảng biển Q và các khu vực lân cận, việc Công ty C trực tiếp ký hợp đồng với các Chủ tàu/Đại lý tàu biển sẽ đảm bảo thuận lợi, kịp thời, nhanh chóng hơn, chất lượng dịch vụ tốt hơn. Sau khi hai bên thực hiện xong việc rà soát đối chiếu, thanh toán, quyết toán thì sẽ tiếp tục thương thảo để ký hợp đồng mới. Nơi nhận: Như trên; Cục hàng hải Việt Nam (để b/c); Cảng vụ HHQNh (để b/c); Công ty Hoa tiêu KV7 (để p/h); Các Cảng biển, Chủ tàu và Đại lý tàu biển (để p/h)”*

- Ngày 07/12/2018, Công ty C phát hành Giấy mời số 01/GM-CL (bl 382) mời Công ty Cảng Q vào lúc 10h30' ngày 11/12/2018 đến Văn phòng Công ty C để *“giải quyết các vấn đề liên quan đến nội dung Công văn số 72/CV-CL ngày 04/12/2018 V/v giải quyết Hợp đồng kinh tế số 274/C/2016/01.02 ngày 12/10/2016”*.

- Ngày 26/12/2018, Công ty Cảng Q có Công văn 1040/CV-QNP (bl 391) gửi Công ty C: *“từ thời điểm ngày 06/12/2018 thực hiện ý kiến chỉ đạo của Giám đốc Cảng vụ hàng hải Q tạm thời các Hãng tàu/Đại lý hãng tàu/Chủ hàng...khi có nhu cầu sử dụng tàu lai phục vụ hỗ trợ các tàu thủy ra vào Cảng Q thì liên lạc trực tiếp với Công ty C cho đến thời điểm Cảng Q thông báo cung cấp dịch vụ trở lại vào ngày 25/12/2018, các hãng tàu này đã thực hiện yêu cầu của Cảng Q về việc đăng ký sử dụng dịch vụ tàu lai trực tiếp với Cty C. Tuy nhiên, do hợp đồng dịch vụ tàu lai giữa các Hãng tàu này với Cảng vẫn còn hiệu lực, vì vậy, các Hãng tàu nêu trên chỉ đại diện Cảng để đăng ký tàu lai, không thể thanh toán trực tiếp các chi phí phát sinh với Công ty C và chỉ có thể thanh toán các chi phí này với Cảng Q theo Hợp đồng hiện hành giữa Hãng tàu và Cảng đã ký kết. Chi tiết số lượng tàu Maersk – Sealand, MSC, COSCO đã sử dụng dịch vụ tàu lai lai từ ngày 05/12/2018 đến ngày 25/12/2018 cụ thể như sau:.. Bằng văn bản này Cảng Q cam kết sẽ thanh toán đủ chi phí tàu lai cho Công ty C khi các đại lý hãng tàu Maersk-Sealand, MSC, COSCO cung cấp đầy đủ chứng từ dịch vụ lai dắt và Công ty C xuất hóa đơn chi phí lai dắt cho Công ty Cảng Q”*.

- Ngày 31/12/2018, Công ty C ban hành Bảng kê thanh toán phí dịch vụ cung cấp tàu lai (bl 388) gửi Công ty Cảng Q yêu cầu thanh toán chi phí lai dắt các tàu MSC REUNION, MSC SIERRAII từ ngày 06/12/2018 - 27/12/2018 tính

bằng USD quy thành 481.080.600 đồng; Công ty Cảng Q đã thanh toán và Công ty C đã xuất hóa đơn GTGT (bl 389). Ngày 31/12/2018 Công ty C ban hành *Bảng kê thanh toán phí dịch vụ cung cấp tàu lai* (bl 385) gửi Công ty Cảng Q yêu cầu thanh toán chi phí lai dắt các tàu VLADIVOSTOK, CAPE QUEST..vv từ ngày 07/12/2018 - 23/12/2018 tính bằng USD quy thành 671.985.600 đồng; Công ty Cảng Q đã thanh toán và Công ty C đã xuất hóa đơn GTGT (bl 386).

- Ngày 04/01/2019 Công ty C phát hành Giấy mời số 02/GM-CL (bl 382) mời Công ty Cảng Q lúc 09h 00' ngày 07/01/2019 đến Văn phòng Công ty C "*giải quyết các vấn đề liên quan đến Hợp đồng kinh tế số 274/C/2016/01.02 ngày 12/10/2016 và đối chiếu công nợ*"

- Ngày 17/01/2019 Công ty Cảng Q gửi Công văn 55/CV-QNP đến Công ty C (bl 399) nêu: "*Ngày 16/01/2019 Cảng Q được nhận bảng kê và đề nghị thanh toán cước tàu lai của 25 lượt hỗ trợ từ ngày 01/12/2018 đến ngày 05/12/2018 của Công ty C nội dung đề nghị thanh toán 717.078.457 đồng (đã bao gồm thuế GTGT) ...theo đó Quý công ty "đã áp giá không đúng với đơn giá quy định tại Hợp đồng và các PLHD đã ký. Trước đó, vào lúc 07h42' ngày 15/01/2019 Cảng Q đã gửi cho Quý Công ty Biên bản đối chiếu và đề nghị thanh toán với đơn giá theo như Hợp đồng và PLHD hai bên đã ký kết..."*

- Ngày 01/02/2019 Công ty Cảng Q gửi **Thông báo thanh lý hợp đồng kinh tế** số 91/TB-QNP đến Công ty C (bl 383) nêu ý kiến đối với **Công văn số 72/CV-CL** ngày 04/12/2018 của Công ty C về thanh lý Hợp đồng 274 và các Phụ lục hợp đồng, cụ thể: "*2. Bên A đã thanh toán chi phí thuê tàu lai cho bên A theo khối lượng công việc bên A đã thực hiện đến hết ngày 30/11/2018. 3. Đối với khối lượng công việc bên A đã thực hiện từ ngày 01/12/2018 đến ngày 05/12/2018 bên B đã gửi cho bên A Bảng kê chi tiết hoạt động các tàu lai thuê ngoài vào ngày 27/01/2019 và bên A có trách nhiệm ký xác nhận trên Bảng kê và xuất hóa đơn GTGT cho bên B để bên B thanh toán cho bên A trong thời gian 07 ngày làm việc. Sau khi bên B đã thanh toán cho bên A thì Hợp đồng kinh tế và các phụ lục Hợp đồng đã nêu tại điểm 1 ở trên mặc nhiên xem như đã được hai bên đồng ý thanh lý". 4. Trường hợp bên A không thống nhất với các số liệu của Bảng kê chi tiết hoạt động tàu lai thuê ngoài vào ngày 27/01/2019 của bên B thì trong thời hạn 07 ngày làm việc kể từ ngày 11/02/2019 đề nghị bên A cử người đại diện có thẩm quyền đến đối chiếu số liệu tại Phòng kinh doanh Văn phòng Cảng Q".*

- Ngày 12/02/2019 Công ty C gửi Công văn số 16/CV-CL đến Công ty Cảng Q (bl 410) nêu: "*Công ty C đã nhận được Thông báo số 91/TB-QNP ngày 01/02/2019 của Công ty Cảng Q về việc thông báo thanh lý Hợp đồng số 274*" nên phúc đáp yêu cầu như sau: (1). Về cước phí lai dắt từ tháng 10/2016 đến ngày 30/11/2018 thì ngày 04/12/2018 Công ty C đã có Công văn số 72/CV-CL về việc giải quyết Hợp đồng 274 theo đó đề nghị Công ty Cảng Q thực hiện đối chiếu doanh thu lai dắt tàu ngoài đã thu của khách hàng từ tháng 10/2016 đến ngày 30/11/2018 nhưng đến nay Công ty Cảng Q không đối chiếu là vi phạm Điều III khoản 1 của Hợp đồng 274; (2). Về cước lai dắt từ ngày 01/12/2018 đến ngày 05/12/2018 thì Công ty C đã nhận được *Bảng kê chi tiết hoạt động các tàu lai* từ ngày 01/12/2018 đến ngày 05/12/2018, kèm *Biên bản đối chiếu giá trị thanh toán* số tiền 622.380.000 đồng nhưng đây chỉ là thanh toán theo giá tàu nội nên Công ty

C không thống nhất. Theo Phụ lục 02 thì căn cứ Quyết định 3863/QĐ-BGTVT ngày 01/12/2016 của Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành khung giá dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam thì “*kể từ ngày 01/7/2017 giá các dịch vụ cảng biển được tăng 30%, trong đó có dịch vụ lai dắt tàu biển. Công ty Cảng Q đã thực hiện tăng giá đối với khách hàng theo Quyết định của Bộ GTVT nhưng chưa thanh toán tăng tương ứng cho Công ty C*”, hơn nữa mục 2 Điều II Phụ lục 02 quy định: “*Trường hợp khách hàng có yêu cầu cụ thể tàu lai phục vụ hỗ trợ tàu thủy rời cặp cầu thì đơn giá thanh toán bằng 65% đơn giá thu khách hàng của từng tàu lai cụ thể (chưa bao gồm thuế GTGT)*”. Do đó, Công ty C yêu cầu Công ty Cảng Q phối hợp rà soát, đối chiếu và thanh toán cước phí lai dắt tàu ngoại mức 65% cho Công ty C từ ngày 01/7/2017 đến ngày 05/12/2018.

- Ngày 27/02/2019, Công ty C gửi Công văn số 23/CV-CL đến Công ty Cảng Q (bl 408) nêu: “*Ngày 12/02/2019 Công ty C đã gửi Công văn 16/CV-CL trong đó tại mục 3 đã nêu về Hợp đồng số 171/THO/2018/03/03 ngày 13/01/2018 về việc cung cấp dịch vụ cứu hộ tàu MSC REUNION, trong đó Công ty C đề nghị thanh toán 1.133.250.000 đồng, thuế GTGT là 113.325.000 đồng, Công ty Cảng đã thanh toán nhưng Công ty Cảng lại yêu cầu Công ty C nộp lại*”, do đó, Công ty C yêu cầu Công ty Cảng Q phải hoàn trả khoản tiền này.

- Ngày 13/3/2019, Công ty C gửi Công văn số 26/CV-CL đến Công ty Cảng Q (bl 406) nêu: “*không đồng ý di dời vị trí neo đậu tàu lai về điểm neo đậu hạ lưu cầu cảng TC 01*” như yêu cầu của Công ty Cảng Q tại Công văn số 149/CV-QNP ngày 07/3/2019 với lý do Công ty Cảng Q chưa thanh toán công nợ cho Công ty C, nay yêu cầu Công ty Cảng Q thanh toán như yêu cầu của Công ty C tại các Công văn số 72/CV-CL, 16/CV-CL, 23/CV-CL.

- Ngày 22/3/2019 Công ty C gửi Công văn số 27/CV-CL đến Công ty Cảng Q (bl 404) yêu cầu thanh toán cước phí lai dắt tàu ngoại số tiền 8 tỷ đồng như nội dung các Công văn 72/CV-CL, 16/CV-CL, 23/CV-CL, 26/CV-CL.

- Ngày 02/4/2019 Công ty C có Đơn khởi kiện (bl 1035) yêu cầu Công ty Cảng Q thanh toán cước phí lai dắt tàu ngoại như nội dung Hợp đồng 274 và các Phụ lục hợp đồng và yêu cầu hoàn lại số tiền 1.133.250.000 đồng theo Hợp đồng số 171/THO/2018/03/03 ngày 13/01/2018 về cung cấp dịch vụ cứu hộ tàu MSC REUNION.

- Ngày 04/4/2019 Công ty Cảng Q có Đơn phản tố (bl 26), trình bày: (1). *Các Bảng kê thanh toán phí dịch vụ cung cấp tàu lai* đến hết tháng 11/2018 đã được hai bên đối chiếu, ký và đã thanh toán, xuất hóa đơn GTGT xong. Nay Công ty C viện dẫn Mục 1 Điều 3 Hợp đồng 274 để yêu cầu Công ty Cảng Q lập lại các Bảng kê tách riêng giá thanh toán tàu ngoại để thanh toán bổ sung cho Công ty C là không có cơ sở vì Hợp đồng kinh tế 274 quy định đơn giá thanh toán đứt đoạn theo từng thời điểm được ký tại các Phụ lục hợp đồng mà không tách riêng giá nội, giá ngoại. Do đó, việc ngày 04/12/2018 Công ty C có Công văn số 72/CV-CL yêu cầu thanh toán bổ sung giá tàu ngoại và thông báo sẽ kết thúc thực hiện Hợp đồng 274 với Công ty Cảng Q vào ngày 05/12/2018, ngay sau đó Công ty C sẽ trực tiếp ký hợp đồng với các Chủ tàu/Đại lý tàu biển để thực hiện dịch vụ lai dắt tàu biển vào làm hàng tại Cảng Q, Tân Cảng Q, Cảng TN và Tân cảng M là vi

phạm hợp đồng và đơn phương chấm dứt hợp đồng; (2). Do thời điểm Công ty C đơn phương chấm dứt hợp đồng thì Công ty C là đơn vị duy nhất cung ứng dịch vụ tàu lai dắt cho Cảng Q nên việc Công ty C đơn phương chấm dứt hợp đồng dẫn đến các tàu hàng không thể cập cầu Cảng Q vì không có tàu lai dắt. Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Cảng vụ Hàng hải Q nhằm đảm bảo hàng hải thông, mặc dù Hợp đồng về việc Công ty Cảng Q cung cấp dịch vụ cho các Chủ tàu/Hãng tàu/Đại lý tàu trong và ngoài nước đang còn hiệu lực nhưng Công ty Cảng Q buộc phải ra Thông báo cho các khách hàng cần dịch vụ tàu lai dắt liên hệ trực tiếp với Công ty C để yêu cầu cung cấp dịch vụ lai dắt, vì vậy, Công ty C đã hưởng trọn 100% cước phí lai dắt do Chủ tàu/Hãng tàu/Đại lý tàu nộp mà không thanh toán cho Công ty Cảng Q theo Hợp đồng 274 và các Phụ lục hợp đồng đã ký giữa Công ty Cảng Q với Công ty C. Khoản tiền mà Công ty Cảng Q bị thiệt hại mà lẽ ra được hưởng theo Hợp đồng 274 và Phụ lục hợp đồng ký với Công ty C theo tính toán của Công ty Cảng Q là 2.615.000.000 đồng. Ngoài ra, do Công ty C không hoàn trả vị trí neo tàu lai dắt cho Công ty Cảng Q nên tàu lai mà Công ty Cảng Q thuê của đơn vị khác chỉ neo đậu được tại ½ Cầu 3 cụm Cảng Q dẫn đến mất ½ sản lượng khai thác gây thiệt hại cho Công ty Cảng Q 1.226.826.810 đồng; (3). Vì các lý do trên, Công ty Cảng Q yêu cầu Tòa án giải quyết tuyên bố chấm dứt Hợp đồng 274 và các Phụ lục hợp đồng ký giữa Công ty Cảng Q với Công ty C, buộc Công ty C di dời toàn bộ đoàn tàu lai của Công ty C khỏi Cảng Q và buộc Công ty C bồi thường thiệt hại cho Công ty Cảng Q tổng số tiền 2.453.653.625 đồng.

- Ngày 04/5/2019, Công ty C lập và gửi *Bảng tổng hợp phí lai dắt tàu ngoại*, kèm *Bảng tính chi tiết phí lai dắt tàu ngoại* từ ngày 01/7/2017 đến ngày 05/12/2018 (bl 126-55) yêu cầu Công ty Cảng Q còn phải thanh toán cho Công ty C phí lai dắt tàu ngoại (tính trên cơ sở số USD Công ty Cảng Q thu của khách hành x 65% theo Phụ lục 02, trừ số tiền Công ty Cảng Q đã thanh toán cho Công ty C) thành tiền yêu cầu thanh toán thêm 7.581.257.178 đồng.

- Tại *Bản tự khai bổ sung* ngày 21/8/2019 (bl 1195) và tại phiên tòa sơ thẩm, ông Trần Thành là đại diện theo ủy quyền cho Công ty C trình bày:

(1). Đề nghị Tòa án căn cứ *Bảng thống kê doanh thu chi phí tàu lai* từ 01/7/2017 đến tháng 12/2018 do ông Trịnh Xuân S1 - Trưởng phòng kinh doanh Công ty Cảng Q lập (ông S1 khai Bảng thống kê này do chị Cẩm Nhung và Vân Dung là nhân viên Phòng kinh doanh lập theo ý kiến của ông S1 để đối chiếu với Bảng thống kê của Công ty C đã gửi cho Công ty Cảng Q, Tôi lập theo ý kiến chỉ đạo miệng của ông Lê Hồng Th1 nguyên Chủ tịch Hội đồng quản trị Công ty Cảng Q – bl 1133) và gửi từ địa chỉ email của ông S1 là sontx@quinhonport.com.vn đến địa chỉ email thanhvan051012@gmail.com của Công ty C vào ngày 05/6/2019 (bl 610-628), có thể hiện số tiền “*chênh lệch 65% doanh thu với chi phí thanh toán theo hợp đồng*” trên cột số 14 là 2.287.249.000 đồng + 565.800.000 đồng ghi tại cột số 15 là tiền Công ty Cảng Q còn phải thanh toán cho Công ty C theo các đợt lai dắt trong đầu tháng 12/2018 nên yêu cầu Công ty Cảng Q thanh toán thêm cho Công ty C tổng số tiền còn thiếu 2.853.049.000 đồng;

(2). Yêu cầu Công ty Cảng Q hoàn trả Công ty C số tiền 1.133.250.000 đồng theo Hợp đồng số 171/THO/2018/03/03 ngày 13/01/2018 về cung cấp dịch vụ cứu hộ tàu MSC REUNION;

(3). **Hợp đồng kinh tế** 274 ký giữa Công ty C với Công ty Cảng Q (thời hạn 10 năm) vẫn còn hiệu lực nhưng ngày 10/12/2018 Công ty Cảng Q đã ký *Hợp đồng kinh tế* số 12.2018/QNP-PTL thuê tàu lai của Công ty TNHH Vận tải P1 vào khai thác tại Cảng Q là vi phạm hợp đồng nên không chấp nhận yêu cầu phản tố của Công ty Cảng Q yêu cầu Công ty C bồi thường thiệt hại, đồng thời yêu cầu Tòa án buộc Công ty Cảng Q tiếp tục thực hiện hợp đồng 274 cho đến khi hết hạn 10 năm theo Hợp đồng.

- Tại Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 04/2019/KDTM-ST ngày 14/10/2019, Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định quyết định: *Căn cứ khoản 1 Điều 30, khoản 2 Điều 37, khoản 2 Điều 227, Điều 271, Điều 273 Bộ luật Tố tụng Dân sự năm 2015; Điều 466, Điều 469, Điều 518 và Điều 519 Bộ luật Dân sự năm 2015; các Điều 24, 50, 306, 319 Luật Thương mại năm 2005; Khoản 4 Điều 196 Luật Doanh nghiệp; khoản 4, 5 Điều 26 Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14 ngày 30/12/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội xử:*

1. *Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty TNHH Vận tải biển C. Buộc Công ty CP Cảng Q phải có nghĩa vụ trả số tiền còn nợ là 3.986.299.000 đồng (ba tỷ chín trăm tám mươi sáu nghìn hai trăm chín mươi chín đồng) cho Công ty TNHH-Vận tải biển C. Kể từ ngày có đơn yêu cầu thi hành án của người được thi hành án cho đến khi thi hành án xong tất cả các khoản tiền, hàng tháng bên phải thi hành án còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại khoản 2 Điều 468 Bộ luật dân sự năm 2015.*

2. *Bác yêu cầu của Công ty CP Cảng Q về việc không chấp nhận trả số tiền 3.986.299.000 đồng cho Công ty TNHH Vận tải biển C.*

3. *Bác yêu cầu phản tố của Công ty CP Cảng Q đòi Công ty TNHH Vận tải biển C phải bồi thường thiệt hại cho Cảng Q số tiền 2.453.653.625 đồng.*

4. *Buộc Công ty CP Cảng Q tiếp tục thực hiện Hợp đồng số 274/C/2016/01.02 đã ký kết với Công ty TNHH Vận tải biển C vào ngày 12/10/2016.*

5. *Án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm:*

Công ty cổ phần Cảng Q phải chịu 196.025.900đ, trừ 40.536.536 đồng tiền tạm ứng án phí theo Biên lai thu số 0001268 ngày 22/4/2019 của Chi cục Thi hành án dân sự thành phố Q, còn phải nộp 155.489.364 đồng.

Công ty C không phải chịu án phí nên được nhận lại số tiền tạm ứng án phí đã nộp 57.997.000 đồng theo Biên lai thu số 0003633 ngày 12/4/2019 của Cục Thi hành án dân sự tỉnh Bình Định.

- Ngày 23/10/2019 Công ty Cảng Q kháng cáo cho rằng phán quyết của Tòa án cấp sơ thẩm không phản ánh đúng bản chất khách quan của vụ án, gây ảnh hưởng nghiêm trọng quyền và lợi ích hợp pháp của Công ty Cảng Q.

Tại phiên tòa phúc thẩm hôm nay:

- Công ty Cảng Q giữ nguyên kháng cáo và trình bày:

+ Đối với số tiền 1.133.250.000 đồng mà Công ty C yêu cầu Công ty Cảng Q trả lại thì đề nghị giải quyết theo quy định của pháp luật.

+ Hợp đồng kinh tế 274 và các Phụ lục hợp đồng không có điều khoản nào quy định thanh toán giá lai dất tàu nội, giá lai dất tàu ngoại khác nhau; Bảng thống kê doanh thu chi phí tàu lai từ tháng 7/2017 đến tháng 12/2018 do nhân viên của Công ty Cảng Q lập và gửi email cho Công ty C không đại diện cho ý kiến của Công ty và cũng không phải là chứng từ kế toán; vì vậy, Công ty Cảng Q không đồng ý thanh toán Công ty C 2.287.249.000 đồng chênh lệch phí lai dất tàu nội, tàu ngoại và 565.800.000 đồng cước phí lai dất từ ngày 01/12/2018 đến ngày 05/12/2018.

+ Công ty C gửi Công văn số 72 ngày 04/12/2018 cho Công ty Cảng Q thông báo đơn phương chấm dứt **Hợp đồng kinh tế** 274 từ ngày 05/12/2018. Vì phải đảm bảo thông suốt lưu thông hàng hóa, trong khi từ trước đến nay Cảng Q chỉ Hợp đồng thuê Công ty C lai dất tàu cập cảng nên Công ty Cảng Q bắt buộc phải để Công ty C hưởng trọn 100% tiền thu của khách hàng từ ngày 06/12/2018 đến ngày 27/12/2018. Ngày 10/12/2018 Công ty Cảng Q cũng đã triển khai ký **Hợp đồng kinh tế** số 12.2018/QNP-PTL thuê tàu lai của Công ty Vận tải P1 lai dất tàu cập Cảng nên nay không đồng ý tiếp tục thực hiện **Hợp đồng kinh tế** 274 với Công ty C.

- Công ty C đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm không chấp nhận kháng cáo của Công ty Cảng Q, giữ nguyên bản án sơ thẩm, đồng thời cho rằng tuy Công ty C có gửi Công văn số 72 ngày 04/12/2018 cho Công ty Cảng Q thông báo đơn phương chấm dứt **Hợp đồng kinh tế** 274 từ ngày 05/12/2018 nhưng sau đó Công ty Cảng Q vẫn có công văn qua lại đồng ý cho Công ty C thực hiện lai dất tàu, điều này cho thấy Công ty Cảng Q thực tế vẫn tiếp tục thực hiện hợp đồng với Công ty C.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng phát biểu ý kiến:

+ Về việc tuân theo pháp luật: Từ khi thụ lý vụ án đến phiên tòa hôm nay, Tòa án nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng, Hội đồng xét xử và Thư ký Tòa án đã thực hiện đúng quy định của Bộ luật tố tụng dân sự.

+ Về nội dung: Tòa án cấp sơ thẩm đã giải quyết đúng nội dung vụ án, đề nghị Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm không chấp nhận kháng cáo của Công ty Cảng Q, giữ nguyên bản án sơ thẩm.

- Sau khi nghiên cứu các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ vụ án; nghe các bên đương sự, luật sư trình bày và nêu yêu cầu; sau khi xem xét đề nghị của đại diện Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng và sau khi nghị án.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

[1] Ngày 13/01/2018, Công ty C và Công ty Cảng Q ký **Hợp đồng cung cấp dịch vụ** số 171/THO/2018/03.03 về việc cung cấp tàu lai để chở đoàn cán bộ của Công ty Cảng Q ra khảo sát và cứu hộ lai dất tàu container REUNION đang ở cách bờ 5 hải lý vào Cảng Q; thời gian thực hiện hợp đồng từ ngày 14/01/2018 đến ngày 20/01/2018; giá trị hợp đồng là 1.246.575.000 đồng (gồm giá trị thanh toán cho công việc là 1.133.250.000 đồng và 10% thuế GTGT là 113.325.000

đồng). Sau khi hoàn thành công việc, ngày 24/01/2018 Công ty C gửi Hóa đơn GTGT số 0000130 yêu cầu Công ty Cảng Q thanh toán 1.246.575.000 đồng. Thông qua *Giấy đề nghị chuyển khoản* và *Ủy nhiệm chi* ngày 29/01/2018 Công ty Cảng Q đã chuyển vào tài khoản của Công ty C mở tại Techcombank số tiền 1.246.575.000 đồng (bút lục 885, 886) và Công ty C thừa nhận đã nhận đủ số tiền 1.246.575.000 đồng này (bl 407). Căn cứ nội dung **Hợp đồng cung cấp dịch vụ** số 171, Hóa đơn GTGT và Ủy nhiệm chi nêu trên, Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy Tòa án cấp sơ thẩm xác định hai bên đã tất toán xong hợp đồng là có cơ sở, đúng đúng pháp luật.

[2] Đối với yêu cầu của Công ty C thừa nhận **Hợp đồng cung cấp dịch vụ** số 171/THO/2018/03.03 hai bên đã tất toán ngày 29/01/2018 (theo *Ủy nhiệm chi* ngày 29/01/2018 của Công ty Cảng Q chuyển vào tài khoản của Công ty C mở tại Techcombank số tiền 1.246.575.000 đồng) nhưng cho rằng sau đó ngày 01/02/2018 chị Dương Thị Phương Truyền (kế toán của Công ty C) có cho chị Phạm Thị Thúy L (thủ quỹ Công ty Cảng Q) mượn số tiền 1.133.250 đồng nên yêu cầu Công ty Cảng Q trả lại, trong khi Công ty Cảng Q không đồng ý; Tòa án cấp sơ thẩm chấp nhận yêu cầu của Công ty C thì Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm thấy rằng: [2.1]. Tại các *Giấy đề nghị tạm ứng* và *Phiếu chi* các ngày 23/01/2018, 24/01/2018 của Công ty Cảng Quy thể hiện anh Lê Văn Nay và chị Nguyễn Thị Phụng L1 đều là kế toán tài vụ của Công ty Cảng Q đề nghị tạm ứng và ký nhận tạm ứng phục vụ giải quyết cứu hộ tàu container REUNION tổng số tiền 1.133.250.000 đồng (500.000.000đ + 633.250.000đ, bút lục 896, 895, 893, 902). Tại 02 *Phiếu thu* ngày 02/02/2018 của Công ty Cảng Q thể hiện đã thu tổng số tiền 1.133.250.000 đồng do anh Lê Văn Nay và chị Nguyễn Thị Phụng L1 “*nộp hoàn ứng*” (bl 1030, 1031). Tại các Văn bản đề ngày 25/3/2018, 22/5/2018 chị Nguyễn Thị Phụng L1 và anh Lê Văn Nay đều trình bày việc ký các *Phiếu Chi*, *Phiếu thu* chỉ là hình thức, còn thực tế Anh chị không tạm ứng, hoàn ứng (bl 1071-1074); [2.2]. Tại *Phiếu thu* số 0003810 ngày 01/02/2018 của Công ty Cảng Q thể hiện chị Dương Thị Phương T1 (Kế toán của Công ty C) nộp vào quỹ của Công ty Cảng Q số tiền 1.133.250.000 đồng “*lý do nộp thu lại tiền theo hóa đơn tàu lai*” (bl 892). Tại *Biên bản hòa giải* ngày 30/9/2019 ông Nguyễn Đức Q1 (đại diện theo ủy quyền của Công ty Cảng Q) thừa nhận hiện nay Công ty Cảng Q đang giữ số tiền 1.133.250.000 đồng do chị Dương Thị Phương T1 nộp theo *Phiếu thu* số 0003810 do chị Phạm Thị Thùy L (nhân viên Công ty Cảng Q) lập ngày 01/02/2018 (bl 1248, 1249); [2.3]. Từ [2.1] và [2.2], Hội đồng xét xử phúc thẩm xét thấy số tiền anh Nay và chị Phụng L1 nếu đã tạm ứng thì cũng đã hoàn ứng đủ thể hiện ở việc các *Phiếu Chi* ứng, *Phiếu thu* hoàn ứng có đầy đủ chữ ký Người lập phiếu, Thủ quỹ, Kế toán của Công ty Cảng Q. Công ty Cảng Q (do thủ quỹ là chị Phạm Thị Thúy L) đã lập *Phiếu thu* số 0003810 ngày 01/02/2018 thu 1.133.250.000 đồng do chị Dương Thị Phương T1 (Kế toán Công ty C) nộp và ông Q1 (đại diện cho Công ty Cảng Q) cũng thừa nhận Công ty Cảng hiện giữ số tiền này. Vì vậy, Tòa án cấp sơ thẩm không chấp nhận trình bày của ông Q1 cho rằng số tiền này Công ty Cảng Q không có trách nhiệm trả vì đây là giao dịch cá nhân giữa chị L với chị T1, mà buộc Công ty Cảng Q trả Công ty C 1.133.250.000

đồng là có cơ sở, phù hợp quy định tại khoản 1 Điều 466 và khoản 1 Điều 469 Bộ luật Dân sự.

[3] Đối với yêu cầu khởi kiện của Công ty C yêu cầu Công ty Cảng Q 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 và căn cứ Phụ lục hợp đồng số 02 yêu cầu Công ty Cảng Q thanh toán cho Công ty C mức 65% tính trên Doanh thu của Công ty Cảng Q (có tính khấu trừ số tiền Công ty Cảng Q đã thanh toán cho Công ty C - bl 410, 126, 55) thì Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm xét thấy:

[3.1] Tại **Hợp đồng kinh tế** 274/C/2016/01.02 ngày 12/10/2016 ký giữa Công ty C (bên A) với Công ty Cảng Q (bên B) quy định “*Trách nhiệm của bên A: 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 và ngoại)...bên B thanh toán cước thuê tàu lai của bên A theo quy định tại Điều IV của Hợp đồng này. ĐIỀU IV: GIÁ CẢ VÀ PHƯƠNG THỨC THANH TOÁN: 1. 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*”. Ngày 01/01/2017, Công ty C (bên A) và Công ty Cảng Q (bên B) ký **Phụ lục Hợp đồng** số 274/C/2016/01.02/PL01 (*Phụ lục số 1* - bl 17) trong đó bổ sung số lượng tàu lai dắt và điều chỉnh Điều IV của Hợp đồng 274 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 Công ty C (bên A) và Công ty Cảng Q (bên B) ký **Phụ lục Hợp đồng** số 274/C/2016/01.02/PL02 (*Phụ lục số 2* - bl 31) trong đó điều chỉnh Điều IV của Hợp đồng 274 về đơn giá thanh toán được xác định trên cơ sở căn cứ chiều dài của tàu cần lai dắt (tàu cần lai dắt dài từ 80m - dưới 90m cần 1 tàu lai; tàu cần lai dắt dài từ 90m - dưới 135m cần 2 tàu lai dắt...vv) và căn cứ đặc điểm của tàu cần lai dắt có/hoặc không có chân vịt ở mũi, “2. Trường hợp khách hàng có yêu cầu cụ thể tàu lai phục vụ hỗ trợ tàu thủy rời cặp cầu thì đơn giá thanh toán bằng 65% đơn giá thu khách hàng của từng tàu lai cụ thể (chưa bao gồm thuế GTGT)”. Ngày 23/4/2018 Công ty C (bên A) và Công ty Cảng Q (bên B) ký **Phụ lục Hợp đồng** số 274/C/2016/01.02/PL03 (*Phụ lục số 3* - bl 30), trong đó chỉ bổ sung Điều IV của Hợp đồng 274 về việc tạm ứng tiền cước dịch vụ lai dắt. Ngày 07/5/2018 Công ty C (bên A) và Công ty Cảng Q (bên B) ký **Phụ lục Hợp đồng** số 274/C/2016/01.02/PL04 (*Phụ lục số 4* - bl 29) trong đó bổ sung Điều IV của Hợp đồng 274 về đơn giá thanh toán được xác định trên cơ sở căn cứ trọng tải tàu cần hỗ trợ lai dắt từ 50.000 DWT (DWT: đơn vị đo năng lực vận tải tàu thủy) trở lên, khi nào bên B hoàn thành nâng cấp cầu cảng thì hai bên sẽ đàm phán lại bằng Phụ lục hợp đồng khác.

[3.2] Xét, tuy khoản 1 Điều III Hợp đồng 274 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 và giá ngoại)*” nhưng về Giá cả và phương thức thanh toán thì khoản 1 Điều IV 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*”, do đó, tranh chấp của hai bên về giá thanh toán cước tàu lai dắt phải căn cứ quy định tại các Phụ lục hợp đồng làm căn cứ giải quyết. Xét, Phụ lục hợp đồng số 01 quy định giá thanh toán

được ấn định cho từng tàu lai dắt cụ thể, không phân biệt khác nhau về giá cước lai dắt tàu nội, tàu ngoại. Căn cứ khoản 1 Điều IV Hợp đồng 274 (giá thanh toán theo Phụ lục hợp đồng, ký tại từng thời điểm) thì về giá thanh toán cước lai dắt: (i). Quy định tại Điều II của *Phụ lục hợp đồng 02* có giá trị thay thế quy định tại Điều II của *Phụ lục hợp đồng số 01* kể từ ngày 01/7/2017; (ii). *Phụ lục hợp đồng số 03* không điều chỉnh về giá thanh toán cước lai dắt, còn *Phụ lục hợp đồng số 04* chỉ quy định thêm trường hợp đặc biệt về cước lai dắt khi lai dắt tàu có tải trọng trên 50.000 DWT. Xét, *Phụ lục hợp đồng số 02* (Điều II của Phụ lục điều chỉnh Điều IV của Hợp đồng kinh tế 274) chỉ quy định: Đơn giá thanh toán cước lai dắt được xác định trên cơ sở chiều dài của tàu cần lai dắt (tàu cần lai dắt càng dài thì cần số lượng tàu lai nhiều hơn nên cước phí tăng) 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 cặp cầu thì đơn giá thanh toán bằng 65% đơn giá thu khách hàng của từng tàu lai cụ thể (chưa bao gồm thuế GTGT)*” mà không có nội dung nào quy định đơn giá cước khác nhau khi lai dắt tàu nội, tàu ngoại. Tại **TỜ TRÌNH** ngày 24/7/2017 do Phòng Kinh doanh của Công ty Cảng Q lập đề xuất, được ông Lê Hồng Th1 (Chủ tịch HĐQT kiêm TGD Công ty Cảng Q) và bà Nguyễn Thị Ng (lúc đó là Ủy viên thường trực HĐQT Công ty Cảng Q, sau đó bà Nghiệp là Giám đốc Công ty C đến ngày 23/3/2020 thì Hội đồng thành viên Công ty C có Quyết định 323/QĐ-CL bổ nhiệm ông Nguyễn Văn Đ thay bà Nghiệp) bút phê đồng ý (bút lục 849) thể hiện “*Từ ngày 01/7/2017, Cảng Q bắt đầu áp dụng giá dịch vụ tàu lai mới theo Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT ngày 01/12/2016 của Bộ GTVT, đơn giá dịch vụ tàu lai cung cấp cho khách hàng được áp dụng theo hình thức khoán chiều dài tàu thủy hỗ trợ, thay thế cho phương án theo loại tàu lai hỗ trợ....Phòng Kinh doanh đề xuất đơn giá thanh toán tàu lai thuê ngoài hỗ trợ tàu thủy ra vào các Cảng Q, Thị Nại, Tân cảng M từ ngày 01/7/2017 (chưa thuế GTGT) như sau:*

Chiều dài tàu thủy cần hỗ trợ	ĐVT	Đơn giá trung bình Cảng thu khách hàng		Đơn giá Cảng thanh toán tàu lai thuê ngoài	
		Tàu thủy không có chân vịt	Tàu thủy có chân vịt mũi	Tàu thủy không có chân vịt mũi	Tàu thủy có chân vịt mũi
Từ 80-90m (1lai)	Đồng/lượt	7.536.000	7.536.000	7.400.000	7.400.000
Từ 90-135m (2 lai)	-	18.944.76	18.944.76	15.100.000	15.100.000
Từ 135-175m (3 lai)	-	37.785.41	25.726.20	23.300.000	15.900.000
Từ 175- 200m (4lai)	-	58.630.00	48.862.00	33.300.000	27.800.000

Như vậy, tại nội dung **TỜ TRÌNH** ngày 24/7/2017 nêu trên bà Nghiệp thống nhất đơn giá thanh toán cước lai dắt được xác định trên cơ sở chiều dài tàu cần lai dắt và đặc điểm có/hoặc không có chân vịt ở mũi của tàu cần lai dắt, điều này cũng phù hợp với quy định về đơn giá tại Điều II của *Phụ lục hợp đồng số 02*. Từ các tài liệu trên, Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy rằng tuy Hợp đồng kinh tế 274 Điều III khoản 1 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 và giá ngoại)*” nhưng không có Điều khoản nào quy định 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 dất tàu nội; hơn nữa Khoản 1 Điều IV Hợp đồng kinh tế 274 về *Giá cả và phương thức thanh toán* 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*”, do đó, tranh chấp của hai bên về đơn giá thanh toán cước tàu lai trong vụ án này phải căn cứ quy định tại Điều II *Phụ lục hợp đồng số 02* làm cơ sở giải quyết.

[3.3] Giải thích quy định tại *Phụ lục hợp đồng số 02* ngày 01/7/2017 quy định: “2. *Trường hợp khách hàng có yêu cầu cụ thể tàu lai phục vụ hỗ trợ tàu thủy rời cặp cầu thì đơn giá thanh toán bằng 65% đơn giá thu khách hàng của từng tàu lai cụ thể (chưa bao gồm thuế GTGT)*” thì đại diện theo ủy quyền của Công ty Cảng Q (bl 1162) cho rằng quy định này được hiểu “*khi Chủ tàu/Hãng tàu/Đại lý tàu trực tiếp yêu cầu, chỉ định tàu lai thì Công ty Cảng Q mới thanh toán cho Công ty C bằng 65% đơn giá thu của khách hàng*”. Như phân tích tại mục [3.2] nêu trên thì việc Công ty C yêu cầu Công ty Cảng Q tách riêng để thanh toán giá lai dất tàu ngoại cao hơn giá lai dất tàu nội là không có cơ sở để được chấp nhận; còn việc Công ty C yêu cầu Công ty Cảng Q thanh toán toàn bộ đơn giá cước lai dất bằng 65% đơn giá mà Công ty Cảng Q thu của khách hàng cũng không có cơ sở vì quy định thanh toán mức 65% nêu trên chỉ là trường hợp đặc biệt, còn trường hợp thông thường thì ý kiến bút phê đồng ý của bà Nguyễn Thị Ng (trước đây bà Ng là Ủy viên thường trực HĐQT Công ty Cảng Q, nay là Giám đốc Công ty C) tại **TỜ TRÌNH** ngày 24/7/2017 (bút lục 849) phù hợp với quy định tại Điều II của *Phụ lục hợp đồng số 02* là: “1. *Đơn giá thanh toán cước các tàu lai hỗ trợ tàu thủy rời, cặp cầu theo hình thức khoán căn cứ theo chiều dài tàu yêu cầu hỗ trợ (LOA) chưa bao gồm thuế GTGT*” và căn cứ đặc điểm của tàu cần lai dất có/hoặc không có chân vịt ở mũi; do đó, Tòa án cấp sơ thẩm chấp nhận yêu cầu của Công ty C buộc Công ty Cảng Q thanh toán đơn giá tàu lai dất cho Công ty C với mức 65% tính theo đơn giá Công ty Cảng Q thu của khách hàng (Doanh thu) là không đúng thỏa thuận của các bên tại Hợp đồng kinh tế 274 và các Phụ lục hợp đồng.

[4] Đối với yêu cầu khởi kiện của Công ty C yêu cầu Công ty Cảng Q phải tiếp tục thực hiện hợp đồng 274 cho đến khi hết hạn hợp đồng (10 năm tính từ ngày 12/10/2016), Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm xét thấy:

[4.1] Thực hiện Hợp đồng kinh tế số 274 và các Phụ lục hợp đồng, 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 dất từ ngày 01/7/2017 đến hết tháng 11/2018 với đơn giá đúng như quy định tại Phụ lục số 02 và Phụ lục số 04 là tính trên cơ sở căn cứ chiều dài của tàu cần lai dất, đặc điểm của tàu cần lai dất có/hoặc không có chân vịt ở mũi và trường hợp tàu có trọng tải trên 50.000 DWT (bl 797, 800 - *Biên bản đối chiếu và đề nghị thanh toán* ngày 01/12/2018 và đã xuất *Hóa đơn GTGT* số tiền 269.176.575 đồng; bl 798, 799 - *Biên bản đối chiếu và đề nghị thanh toán* ngày 01/12/2018 và đã xuất *Hóa đơn GTGT* số tiền 3.198.305.000 đồng). Ngày 04/12/2018, Công ty C gửi Công văn số 72/CV-CL, thông báo cho Công ty Cảng Q là do Công ty Cảng Q không thực hiện đúng quy định tại khoản 1 Điều III của Hợp đồng kinh tế số 274 là phải tính cước lai dất tàu nội khác tàu ngoại và từ khi ký Phụ lục hợp đồng số 02 đã không thanh toán cho Công ty C

đơn giá lai dắt bằng 65% đơn giá Công ty Cảng Q thu của khách hàng nên Công ty C thông báo “*sẽ kết thúc thực hiện hợp đồng số 274 vào ngày 05/12/2018. 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 dắt tàu biển vào làm hàng tại Cảng Q, Tân Cảng Q, Cảng TN và Tân cảng M. Công ty C khẳng định cam kết với các cơ quan chức năng và các doanh nghiệp kinh doanh, khai thác cảng biển trên khu vực Cảng biển Q và các khu vực lân cận, việc Công ty C trực tiếp ký hợp đồng với các Chủ tàu/Đại lý tàu biển sẽ đảm bảo thuận lợi, kịp thời, nhanh chóng hơn, chất lượng dịch vụ tốt hơn. Sau khi hai bên thực hiện xong việc rà soát đối chiếu, thanh toán, quyết toán thì sẽ tiếp tục thương thảo để ký hợp đồng mới. Nơi nhận: Như trên; Cục hàng hải Việt Nam (để b/c); Cảng vụ HHQN (để b/c); Công ty Hoa tiêu KV7 (để p/h); Các Cảng biển, Chủ tàu và Đại lý tàu biển (để p/h)*” (bl 09).

[4.2] Công ty Cảng Q trình bày do Công ty C là đơn vị duy nhất cung ứng dịch vụ tàu lai dắt cho Công ty Cảng Q nên việc Công ty C thông báo không cung cấp tàu lai dắt từ ngày 05/12/2018 sẽ dẫn đến các tàu hàng không thể cập cầu Cảng Q bốc dỡ hàng. Vì vậy, thực hiện chỉ đạo của Cảng vụ Hàng hải Q để bảo đảm hàng hải thông suốt nên mặc dù các hợp đồng về việc Công ty Cảng Q cung cấp dịch vụ cho các Chủ tàu/Hãng tàu/Đại lý tàu trong và ngoài nước còn hiệu lực nhưng Công ty Cảng Q phải chấp nhận ban hành Công văn số 1040/CV-QNP ngày 26/12/2018 (bl 391) thông báo cho các Chủ tàu/Hàng tàu/Đại lý tàu khi có nhu cầu sử dụng tàu lai dắt thì liên lạc trực tiếp với Công ty C và đã phải thanh toán cho Công ty C đơn giá cước lai dắt bằng 100% đơn giá thu của khách hàng từ ngày 06/12/2018 đến hết ngày 27/12/2018 (bl 385, 386 - *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 số tiền 671.985.600 đồng; bl 387, 389 - *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 số tiền 481.080.600 đồng). Ngày 10/12/2018 Công ty Cảng Q cũng đã triển khai ký **Hợp đồng kinh tế** số 12.2018/QNP-PTL thuê tàu của Công ty Vận tải P1 lai dắt tàu cập Cảng Q nên nay không đồng ý tiếp tục thực hiện **Hợp đồng kinh tế** 274 với Công ty C.

[4.3] Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm xét thấy: (i). Như dẫn chứng và phân tích tại các mục thuộc luận điểm [3] thì trong trường hợp đặc biệt (khi “*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 (chưa bao gồm thuế GTGT)*”), còn các trường hợp lai dắt thông thường khác thì đơn giá thanh toán cước các tàu lai được tính trên cơ sở căn cứ chiều dài tàu yêu cầu hỗ trợ và đặc điểm của tàu cần hỗ trợ có/hoặc không có chân vịt ở mũi; do đó, căn cứ Phụ lục hợp đồng số 02 thì nếu Công ty C có chứng cứ chứng minh có khách hàng (Chủ tàu/Hãng tàu/Đại lý tàu) liên hệ trực tiếp với Công ty C yêu cầu cụ thể tàu lai hỗ trợ lai dắt thì Công ty C phải xuất trình chứng cứ này để yêu cầu Công ty Cảng Q thanh toán đơn giá bằng 65% đơn giá mà Công ty Cảng Q thu của khách hàng mới đúng thỏa thuận của các bên tại Hợp đồng 274 và các Phụ lục hợp đồng; (i). Trong khi Công ty C chưa xuất trình chứng cứ chứng minh có khách hàng liên hệ trực tiếp với Công ty C yêu cầu cụ thể tàu lai hỗ trợ lai dắt (nếu có) để yêu cầu

Công ty Cảng Q thanh toán đơn giá bằng 65% đơn giá mà Công ty Cảng Q thu của khách hàng và thực tế như nêu tại mục [4.1] thì hai bên đã lập, đối chiếu và ký *Biên bản đối chiếu và đề nghị thanh toán*, đã thanh toán đủ và xuất *Hóa đơn GTGT* cước tàu lai dắt từ ngày 01/7/2017 đến hết tháng 11/2018 với đơn giá đúng như quy định tại Phụ lục hợp đồng số 02 là tính trên căn cứ chiều dài của tàu yêu cầu hỗ trợ và đặc điểm của tàu cần hỗ trợ có/hoặc không có chân vịt ở mũi, không có tranh chấp; (iii). Như vậy, Công ty Cảng Q không vi phạm Hợp đồng, các Phụ lục hợp đồng về đơn giá thanh toán cho Công ty C nên việc ngày 04/12/2018 Công ty C ban hành Công văn số 72/CV-CL thông báo “*sẽ kết thúc thực hiện hợp đồng số 274 vào ngày 05/12/2018*” và tuyên bố “*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 dắt tàu biển vào làm hàng tại Cảng Q, Tân Cảng Q, Cảng TN và Tân cảng M*” là đơn phương chấm dứt Hợp đồng, điều này đã ảnh hưởng hoạt động bảo đảm hàng hải thông suốt, tước đoạt bất hợp pháp quyền khai thác Cảng Q của Công ty Cảng Q và Công ty Cảng Q đã phải hy sinh quyền lợi hợp pháp của mình khi thanh toán cho Công ty C đơn giá cước lai dắt bằng 100% đơn giá thu của khách hàng từ ngày 06/12/2018 đến hết ngày 27/12/2018 (b1 387, 389 - *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 số tiền 481.080.600 đồng*) nên ngày 10/12/2018 Công ty Cảng Q ký **Hợp đồng kinh tế** số 12.2018/QNP-PTL thuê tàu lai của Công ty TNHH Vận tải P1 vào khai thác tại Cảng Q là cần thiết, đúng pháp luật. Với các chứng cứ, tài liệu trên thì việc Tòa án cấp sơ thẩm xác định Công ty Cảng Q vi phạm hợp đồng về đơn giá thanh toán gây thiệt hại cho Công ty C là không đúng, đồng thời Tòa án cấp sơ thẩm nhận định Công ty C mặc dù bị thiệt hại quyền lợi nên lẽ ra mới là bên có quyền yêu cầu chấm dứt Hợp đồng nhưng vẫn yêu cầu tiếp tục thực hiện Hợp đồng kinh tế 274 đến hết hạn 10 năm kể từ ngày ký, từ đó buộc Công ty Cảng Q phải tiếp tục thực hiện Hợp đồng kinh tế 274 đã ký với Công ty C là không có cơ sở, không đúng pháp luật. Tuy nhiên, khi giải quyết lại vụ án mà các bên thỏa thuận được với nhau thì Tòa án cũng cần xem xét, bảo đảm quyền lợi hợp pháp cho các bên tránh thiệt hại cho Công ty C vì đã bỏ nhiều tiền đầu tư mua sắm các tàu lai dắt.

[5] Hội đồng xét xử cấp phúc thẩm xét thấy Điều II của *Phụ lục hợp đồng số 02* (điều chỉnh Điều IV của Hợp đồng kinh tế 274) quy định “*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 (chưa bao gồm thuế GTGT)*”; như vậy, Công ty Cảng Q phải thanh toán cho Công ty C “*65% đơn giá thu khách hàng của từng tàu lai cụ thể*” đối với trường hợp khách hàng (Chủ tàu/Hãng tàu/Đại lý tàu) liên hệ trực tiếp với Công ty C yêu cầu cung cấp tàu lai hỗ trợ lai dắt. Do đó, lẽ ra, Tòa án cấp sơ thẩm phải yêu cầu Công ty C cung cấp tài liệu, chứng cứ về vấn đề này, đồng thời yêu cầu Công ty Cảng Q cũng phải có nghĩa vụ giao nộp tài liệu, chứng cứ có liên quan để xem xét, giải quyết toàn diện vụ án, bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp cho các bên đương sự mới đúng. Xét việc thu thập chứng cứ và chứng minh đối với vấn đề này chưa thực hiện đầy đủ mà tại phiên tòa phúc thẩm hôm nay không thể thực hiện bổ sung

được nên cần hủy bản án sơ thẩm về vấn đề này, giao cấp sơ thẩm thụ lý, giải quyết lại.

[6] Đối với yêu cầu khởi kiện cũng như yêu cầu kháng cáo của Công ty Cảng Q yêu cầu Công ty C bồi hoàn số tiền 1.388.422.570 đồng là chênh lệch giữa số tiền Công ty Cảng Q thu của Chủ tàu/Hãng tàu/Đại lý tàu, trừ đi số tiền mà lẽ ra Công ty Cảng Q phải thanh toán cho Công ty C theo quy định tại Hợp đồng và các Phụ lục hợp đồng nhưng Công ty Cảng Q đã phải thanh toán cho Công ty C toàn bộ 100% số tiền thu của khách hàng từ ngày 06/12 đến ngày 31/12/2018, cấp phúc thẩm xét thấy như phân tích tại mục [4.3] thì Công ty Cảng Q không vi phạm hợp đồng nên việc Công ty C tuyên bố sẽ chấm dứt hợp đồng là hành vi đơn phương chấm dứt hợp đồng. Vì thực hiện chỉ đạo của Cảng vụ Q nhằm bảo đảm hàng hải thông suốt nên Công ty Cảng Q đã phải thanh toán cho Công ty C đơn giá cước lai dắt từ ngày 06/12/2018 đến ngày 27/12/2018 (thể hiện tại bút lục 385, 386, 388, 389, nay Công ty Cảng Q còn nêu đã phải thanh toán đến hết ngày 31/12/2018) bằng 100% đơn giá Công ty Cảng Q thu của khách hàng. Như vậy, căn cứ đơn giá theo Hợp đồng và Phụ lục hợp đồng thì quyền và lợi ích hợp pháp của Công ty Cảng Q bị thiệt hại, Tòa án cấp sơ thẩm chưa xem xét giải quyết yêu cầu này của Công ty Cảng Q mặc dù Công ty Cảng Q đã có yêu cầu là không giải quyết toàn diện vụ án. Mặc dù, Công ty Cảng Q đã xuất trình *Bảng Thống kê thiệt hại của Cảng Q do Công ty C không cung cấp tàu lai theo hợp đồng từ 06-31/12/2018* (bl 04-06) nhưng Tòa án cấp sơ thẩm chưa thụ lý, giải quyết, chưa yêu cầu hai bên cung cấp đầy đủ tài liệu chứng cứ đối chiếu số liệu, hòa giải mà tại phiên tòa phúc thẩm hôm nay không thể thực hiện bổ sung được nên cần hủy bản án sơ thẩm về vấn đề này, giao cấp sơ thẩm thụ lý, giải quyết lại.

[7] Đối với yêu cầu khởi kiện cũng như yêu cầu kháng cáo của Công ty Cảng Q yêu cầu Công ty C bồi thường thiệt hại do việc Công ty C không hoàn trả vị trí neo tàu lai lại cho Công ty Cảng Q nên tàu lai của Công ty Cảng Q phải neo đậu tại ½ Cầu 3 cụm Cảng Q dẫn đến Cầu 3 mất đi ½ sản lượng khai thác gây thiệt hại số tiền 1.226.826.810 đồng cho Công ty Cảng Q. Mặc dù Tòa án cấp sơ thẩm đã xem xét số liệu thống kê tàu cập Cầu 3 Cảng Q từ tháng 01 đến tháng 06 năm 2018 và từ tháng 07 đến tháng 12 năm 2018 do Cảng vụ hàng hải Q cung cấp không thể hiện việc Cầu 3 mất đi ½ sản lượng khai thác như trình bày của Công ty Cảng Q nên không chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty Cảng Q là có cơ sở nhưng khi giải quyết lại vụ án nếu Công ty Cảng Q cung cấp tài liệu, chứng cứ mới thì cũng cần xem xét lại vấn đề này.

Vì các lẽ trên;

QUYẾT ĐỊNH:

Áp dụng khoản 3 Điều 308, Khoản 1 và khoản 2 Điều 310 Bộ luật tố tụng dân sự 2015; 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:

Hủy toàn bộ bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 04/2019/KDTM- ST ngày 14/10/2019 của Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định và chuyển hồ sơ vụ án cho Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định giải quyết lại theo thủ tục sơ thẩm.

Hoàn trả Công ty cổ phần Cảng Q 2.000.000 đồng tiền tạm ứng án phí phúc thẩm đã nộp theo Biên lai thu tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số 0003727 ngày 12/11/2019 của Cục Thi hành án dân sự tỉnh Bình Định.

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

Nơi nhận:

- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại Đà Nẵng;
- Tòa án nhân dân tỉnh Bình Định (để biết);
- Các đương sự (theo địa chỉ);
- Cục Thi hành án dân sự tỉnh Bình Định (để thi hành);
- Lưu: Phòng lưu trữ; hồ sơ vụ án.

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

(Đã ký)

Đặng Kim Nhân