Pg

VIỆN KIỂM SÁT NHÂN DÂN TỐI CAO	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập – Tự do – Hạnh phúc
Số: 35 /TB-VKSTC	*Hà Nội, ngày 28 tháng 02 năm 2024*

FDVN LAW FIRM
Tài liệu nghiệp vụ

THÔNG BÁO
Rút kinh nghiệm về kiểm sát việc giải quyết vụ án kinh doanh, thương mại

Kính gửi: Pg. . . Qua công tác kiểm sát việc giải quyết vụ án kinh doanh, thương mại theo thủ tục giám đốc thẩm, Viện kiểm sát nhân dân tối cao nhận thấy việc giải quyết vụ án kinh doanh, thương mại về *"Tranh chấp hợp đồng cung ứng dịch vụ"*, giữa nguyên đơn là Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C, bị đơn là Công ty Cổ phần Cảng Q do Tòa án nhân dân cấp cao tại ĐN giải quyết tại Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm số 31/2022/KDTM-PT ngày 16/12/2022 có vi phạm, cần thông báo rút kinh nghiệm, cụ thể như sau:

I. NỘI DUNG VỤ ÁN KINH DOANH, THƯƠNG MẠI

Ngày 12/10/2016, Công ty Trách nhiệm hữu hạn Vận tải biển C (sau đây viết tắt là Công ty C – Bên A) và Công ty Cổ phần Cảng Q (sau đây viết tắt là Công ty Q – Bên B) cùng nhau ký kết Hợp đồng kinh tế số 274/CUULONG/2016/01.02 (sau đây viết tắt là Hợp đồng 274) về việc *"Thuê tàu lai vào khai thác tại cảng Q"*. Với nội dung tóm tắt như sau: Bên B đồng ý thuê tàu lai của bên A để thực hiện hỗ trợ tàu thủy của khách hàng bên B ra/vào cảng Q; Thời hạn thuê 10 năm; Trách nhiệm của bên A: ... Sau mỗi chuyến hỗ trợ tàu thủy vào hoặc ra cầu cảng, Thuyền trưởng 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); Giá cả và phương thức thanh toán: 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; Chứng từ thanh toán bao gồm: (i) Chứng từ do bên B xác lập: Giấy đề nghị thanh toán, (ii) Chứng từ do bên A xác lập: Phiếu xác nhận khối lượng thực hiện, Bảng kê chi tiết hoạt động lai tàu, Hóa đơn dịch vụ GTGT của bên A. Ngoài ra hai bên còn thỏa thuận về điều kiện chấm dứt hợp đồng.

Sau khi ký hợp đồng, hai bên tiếp tục ký các Phụ lục hợp đồng (Phụ lục số 01 ngày 01/01/2017; số 02 ngày 07/7/2017; số 03 ngày 03/4/2018; số 04 ngày 05/7/2018), trong đó có nội dung hai bên thỏa thuận điều chỉnh về đơn giá thanh toán cước các tàu lai theo chiều dài tàu, đặc điểm tàu (có chân vịt hoặc không có chân vịt) và trọng tải của tàu yêu cầu hỗ trợ lai dắt.

Quá trình thực hiện hợp đồng, hai bên đã tiến hành đối chiếu và thanh toán cụ thể như sau: Từ ngày 12/10/2016 đến ngày 01/7/2017 hai bên đã hoàn thành việc thanh toán, xuất hóa đơn và không có tranh chấp. Từ ngày 01/7/2017 đến

LUẬT SƯ FDVN
web: fdvn.vn - fdvnlawfirm.vn

05/12/2018, hai bên đã đối chiếu và thống nhất Công ty C đã thực hiện 2.262 lượt lai dắt (trong đó: Lai dắt tàu ngoại là 1.585 lượt; lai dắt tàu nội là 677 lượt). Công ty Q đã thu của tàu khách hàng 76.318.155.736 đồng (trong đó: Tàu ngoại là 2.919.979 USD quy đổi bằng 66.560.715.736 đồng; tàu nội là 9.757.440.000 đồng). Công ty Q đã thanh toán cho Công ty C 51.879.851.800 đồng, Công ty C đã xuất hóa đơn cho Công ty Q.

Công ty C cho rằng, do Công ty Q vi phạm hợp đồng 274 (không thực hiện đối chiếu, không thanh toán cho Công ty C theo giá tàu ngoại) nên ngày 04/12/2018, Công ty C ban hành Công văn số 72/CV-CL gửi Công ty Q với nội dung là: *Công ty C thông báo sẽ kết thúc Hợp đồng 274 với Cảng Q vào ngày 05/12/2018. Sau khi kết thúc Hợp đồng, Công ty C sẽ thực hiện việc ký hợp đồng trực tiếp với các Chủ tàu/ Đại lý tàu biển để thực hiện dịch vụ lai dắt tàu biển vào làm hàng tại Cảng Q.*

Ngay sau khi thông báo *"ngày 05/12/2018 chấm dứt hợp đồng"* thì ngày 06/12/2018 Công ty C đã không thực hiện công việc lai dắt tàu thủy vào Cảng. Trước tình hình đó, để đảm bảo các hãng tàu, các tàu vào Cảng Q theo hợp đồng đã ký với Công ty Q thì Công ty Q đã phải thông báo cho các hãng tàu trực tiếp liên hệ với Công ty C để được hỗ trợ lai dắt ra vào Cảng, còn phía Công ty Q đồng ý để Công ty C được hưởng 100% cước phí lai dắt đó. Từ ngày 05/12/2018 đến ngày 25/12/2018 Công ty C đã thực hiện 21 lượt lai dắt do các hãng tàu liên hệ trực tiếp. Ngày 26/12/2018, Công ty Q đã ban hành Văn bản số 1040/CV-QNP gửi Công ty C về việc cam kết thực hiện thanh toán đủ 100% số tiền của 21 lượt lai dắt mà Công ty Q đã thu của các hãng tàu. Hiện nay, số tiền này đã được thanh toán, Công ty C đã xuất hóa đơn GTGT cho Công ty Q.

Tuy nhiên, Công ty C lại cho rằng, ngày 01/12/2016, Bộ Giao thông Vận tải ban hành Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT về việc ban hành biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ Container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam (Quyết định số 3863) có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2017 nên Công ty Q phải tách đơn giá tàu nội, tàu ngoại để thanh toán cho Công ty C, Công ty C là đơn vị lai dắt nên được hưởng phí lai dắt theo quy định tại Quyết định số 3863.

Tại đơn khởi kiện đề ngày 02/4/2019 (được sửa đổi, bổ sung ngày 08/8/2019, ngày 21/8/2019, ngày 27/01/2021, ngày 20/01/2022) và trong quá trình tố tụng, nguyên đơn là Công ty C đề nghị Tòa án giải quyết: Yêu cầu Công ty Q tiếp tục thực hiện Hợp đồng 274 ký ngày 12/10/2016; Yêu cầu Công ty 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 là 24.438.303.936 đồng; Yêu cầu Công ty Q bồi thường thiệt hại vì không cho Công ty C thực hiện lai dắt trong 02 năm 2019 và 2020, với tổng số tiền là 41.865.421.192 đồng; Yêu cầu Công ty Q trả các khoản lãi theo quy định của pháp luật, do chậm thanh toán các khoản nợ, kể từ khi chậm trả cho đến khi bản án có hiệu lực.

II. QUÁ TRÌNH GIẢI QUYẾT CỦA TÒA ÁN

LUẬT SƯ FDVN
web: fdvn.vn - fdvnlawfirm.vn

Tại Bản án kinh doanh, thương mại sơ thẩm số 05/2022/KDTM-ST ngày 15/7/2022 của Tòa án nhân dân tỉnh BĐ, tuyên xử:

1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty C.

- Buộc Công ty 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 (thuế giá trị gia tăng 0%). Công ty C có nghĩa vụ xuất hóa đơn cho Công ty Q sau khi Công ty C nhận được số tiền 24.438.303.936 đồng.

- Buộc Công ty Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty C tiền lãi do chậm thanh toán là 4.390.748.000 đồng.

- Buộc Công ty Q phải bồi thường thiệt hại cho Công ty C trong hai năm 2019 và 2020 với số tiền là 21.066.570.128 đồng.

Tổng cộng Công ty Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty C 49.895.622.064 đồng. Trả một lần ngay khi bản án có hiệu lực pháp luật.

2. Buộc Công ty Q tiếp tục thực hiện Hợp đồng kinh tế số 274 đã ký kết với Công ty C vào ngày 12/10/2016.

3. Bác yêu cầu phản tố của Công ty Q đòi Công ty C phải hoàn trả số tiền chênh lệch cho Công ty Q là 1.388.422.570 đồng.

4. Đình chỉ xét xử đối với phần khởi kiện của Công ty C yêu cầu Công ty Q trả 1.133.250.000 đồng của Hợp đồng số 171/THO/2018/03.03 ngày 13/01/2018 giữa Công ty C với Công ty Q.

5. Đình chỉ xét xử đối với phần phản tố của Công ty Q yêu cầu Công ty C bồi thường thiệt hại từ việc Công ty C không hoàn trả vị trí neo tàu lai lại cho Công ty Q với số tiền là 1.226.826.810 đồng.

Ngoài ra, Tòa án sơ thẩm còn tuyên về án phí, quyền kháng cáo.

Ngày 27/02/2022, bị đơn là Công ty Q có đơn kháng cáo; ngày 29/7/2022, nguyên đơn là Công ty C có đơn kháng cáo bản án sơ thẩm nêu trên.

Tại Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm số 31/2022/KDTM-PT ngày 16/12/2022 của Tòa án nhân dân cấp cao tại ĐN, quyết định:

- Đình chỉ xét xử phúc thẩm đối với kháng cáo của bị đơn.

- Chấp nhận một phần kháng cáo của nguyên đơn. Sửa Bản án kinh doanh, thương mại sơ thẩm số 05/2022/KDTM-ST ngày 15/7/2022 của Tòa án nhân dân tỉnh BĐ về phần bồi thường thiệt hại và phần án phí kinh doanh, thương mại sơ thẩm.

Tuyên xử:

1. Chấp nhận một phần yêu cầu khởi kiện của Công ty C.

- Buộc Công ty 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 (thuế giá trị gia tăng

LUẬT SƯ FDVN
web: fdvn.vn - fdvnlawfirm.vn

0%). Công ty C có nghĩa vụ xuất hóa đơn cho Công ty Q sau khi Công ty C nhận được số tiền 24.438.303.936 đồng.

- Buộc Công ty Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty C tiền lãi do chậm thanh toán là 4.390.748.000 đồng.

- Buộc Công ty Q phải bồi thường thiệt hại cho Công ty C trong hai năm (năm 2019 và năm 2020) với số tiền là 24.651.366.128 đồng.

Tổng cộng Công ty Q phải có nghĩa vụ trả cho Công ty 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 ngay khi bản án có hiệu lực pháp luật.

2. Buộc Công ty Q tiếp tục thực hiện Hợp đồng kinh tế số 274 ngày 12/10/2016 đã ký kết với Công ty C.

Ngoài ra, Tòa án còn tuyên về án phí và hiệu lực của bản án.

Sau khi có Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm nêu trên, Công ty Q, có đơn đề nghị xem xét theo thủ tục giám đốc thẩm.

Ngày 14/6/2023, Viện trưởng VKSND tối cao ban hành Quyết định kháng nghị giám đốc thẩm số 02/QĐKNGĐT-VKS-KDTM kháng nghị đối với Bản án kinh doanh, thương mại phúc thẩm số 31/2022/KDTM-PT ngày 16/12/2022 của Tòa án nhân dân cấp cao tại ĐN đề nghị Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao xét xử giám đốc thẩm theo hướng hủy Bản án kinh doanh thương mại phúc thẩm số 31/2022/KDTM-PT ngày 16/12/2022 của Tòa án nhân dân cấp cao tại ĐN và Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 05/2022/KDTM-ST ngày 15/7/2022 của Tòa án nhân dân tỉnh BĐ; giao hồ sơ về cho Tòa án nhân dân tỉnh BĐ xét xử lại theo thủ tục sơ thẩm đúng quy định của pháp luật.

Tại Quyết định giám đốc thẩm số 05/2024/KDTM-GĐT ngày 10/01/2024 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao đã chấp nhận toàn bộ kháng nghị của Viện trưởng VKSND tối cao.

III. NHỮNG VẤN ĐỀ CẦN RÚT KINH NGHIỆM

Thứ nhất, Tòa án hai cấp buộc Công ty 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 (thuế giá trị gia tăng 0%). Công ty C có nghĩa vụ xuất hóa đơn cho Công ty Q sau khi Công ty C nhận được số tiền 24.438.303.936 đồng và tiền lãi do chậm thanh toán là 4.390.748.000 đồng là không có căn cứ, bởi lẽ như sau:

Theo hồ sơ vụ án và tài liệu mà Công ty Q cung cấp cho thấy Công ty Q có đăng ký kinh doanh ngành nghề lai dắt tàu biển. Do đó Công ty Q có đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ lai dắt tàu biển theo quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 và Điều 257 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

LUẬT SƯ FDVN
web: fdvn.vn - fdvnlawfirm.vn

Công ty Q ký hợp đồng cung cấp dịch vụ lai dắt với các Hãng tàu, Đại lý hàng hải theo Biểu cước dịch vụ cảng biển do Công ty Q ban hành phù hợp với quy định về hợp đồng lai dắt tàu biển tại Điều 179 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 (nay là Điều 258 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015).

Quyết định số 3863 của Bộ Giao thông vận tải là ban hành về biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ Container và dịch vụ lai dắt tại Cảng biển Việt Nam (có hiệu lực từ ngày 01/7/2017) nên Công ty Q được hưởng theo biểu khung giá dịch vụ lai dắt tại Quyết định số 3863 khi ký các hợp đồng cung cấp dịch vụ lai dắt với các Hãng tàu, Đại lý hàng hải.

Hợp đồng kinh tế số 274/CUULONG/2016/01.02 ngày 12/10/2016 và 04 Phụ lục hợp đồng (Phụ lục số 01 ngày 01/01/2017; số 02 ngày 01/7/2017; số 03 ngày 23/4/2018; số 04 ngày 07/5/2018) giữa Công ty C và Công ty Q về việc *"Thuê tàu lai vào khai thác tại cảng Q"* là thuê tàu lai dắt, không phải là dịch vụ lai dắt nên đơn giá do hai bên thỏa thuận. Hai bên không có phụ lục điều chỉnh đơn giá lai dắt tàu nội, tàu ngoại cũng như không có thỏa thuận Công ty Q phải thanh toán cho Công ty C toàn bộ 100% tiền thu của khách hàng.

Công ty C là bên chủ động chấm dứt Hợp đồng 274 bằng việc ban hành Văn bản số 72/CV-CL ngày 04/12/2018 thông báo sẽ kết thúc thực hiện Hợp đồng 274 với Công ty Q vào ngày 05/12/2018. Sau ngày 05/12/2018, thực hiện chỉ đạo của Cảng vụ Hàng hải QN, để đảm bảo an ninh, an toàn hàng hải thông suốt lưu thông hàng hóa, nên ngày 07/12/2018 Công ty Q ban hành Văn bản số 963/QNP-KD thông báo cho các Hãng tàu liên lạc trực tiếp với Công ty C để được hỗ trợ lai dắt và Công ty Q buộc phải chấp nhận để Công ty C hưởng trọn 100% tiền thu của các tàu khách hàng từ ngày 05/12/2018 đến ngày 25/12/2018 đối với 21 lượt lai dắt là giải pháp tình thế chứ không phải Công ty Q chấp nhận việc tiếp tục thực hiện hợp đồng.

Như vậy, Công ty Q có kinh doanh nghành nghề lai dắt tàu biển, trực tiếp ký hợp đồng cung cấp dịch vụ lai dắt với các Hãng tàu, Đại lý hàng hải sau đó ký Hợp đồng 274 với Công ty C nên Công ty C không phải là đối tượng được áp dụng giá dịch vụ lai dắt theo Quyết định 3863 mà chỉ được hưởng đơn giá theo giá hai bên thỏa thuận tại Hợp đồng 274.

Tòa án cấp sơ thẩm, cấp phúc thẩm nhận định Công ty Q là doanh nghiệp không đủ điều kiện, chức năng để thực hiện dịch vụ lai dắt tàu biển; Công ty C là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ lai dắt tàu, nên Công ty C được thu phí lai dắt tàu theo khung giá dịch vụ lai dắt tàu của Quyết định số 3863, còn Công ty Q không phải là doanh nghiệp cung cấp địch vụ lai dắt tàu, nên Công ty Q không phải là đối tượng được hưởng số tiền thu phí lai dắt theo Quyết định số 3863; từ đó chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty C, buộc Công ty Q phải thanh toán phí dịch vụ lai dắt (từ ngày 01/7/2017 đến ngày 05/12/2018) theo Quyết định số 3863 với số tiền 24.438.303.936 đồng (76.318.155.736 đồng - 51.879.851.800 đồng) và tiền lãi của số tiền này là nhầm lẫn khái niệm thuê tàu lai dắt và khái niệm làm

LUẬT SƯ FDVN
web: fdvn.vn - fdvnlawfirm.vn

dịch vụ lai dắt, không đúng thỏa thuận của hai bên và áp dụng sai pháp luật gây thiệt hại của Công ty Q.

Thứ hai, Tòa án cấp cấp phúc thẩm buộc Công ty Q phải bồi thường thiệt hại cho Công ty C trong 02 năm (năm 2019 và năm 2020) với số tiền là 24.651.366.128 đồng và buộc Công ty Q tiếp tục thực hiện Hợp đồng kinh tế số 274 ngày 12/10/2016 đã ký kết với Công ty C cũng là không đúng, bởi lẽ sau:

Do Công ty C đơn phương chấm dứt thực hiện hợp đồng từ ngày 05/12/2018 nên Hợp đồng 274 chấm dứt theo quy định tại khoản 1 Điều 311 Luật Thương mại năm 2005; việc thực hiện 21 lượt lai dắt từ ngày 05/12/2018 đến ngày 25/12/2018, Công ty Q thu của các Hãng tàu, Đại lý hàng hải bao nhiêu thì trả cho Công ty C bấy nhiêu chỉ là giải pháp tình thế, không phải là việc đồng ý tiếp tục thực hiện Hợp đồng 274 vì đơn giá Hợp đồng 274 là do hai bên tự nguyện thỏa thuận; Công ty Q không có lỗi trong việc thanh toán, không vi phạm Hợp đồng 274 nên không gây thiệt hại cho Công ty C; việc Công ty Q cung cấp điện, nước cho tàu của Công ty C theo Hợp đồng 274 không phải là hợp đồng song vụ mà là việc tàu sử dụng điện, nước thì phải trả tiền. Tòa án hai cấp buộc Công ty Q phải bồi thường cho Công ty C thiệt hại phát sinh trong 02 năm 2019 và 2020 và buộc Công ty Q tiếp tục thực hiện Hợp đồng 274 là không có căn cứ, gây thiệt hại cho Công ty Q.

Vi phạm của Tòa án nhân dân tỉnh BĐ và Tòa án nhân dân cấp cao tại ĐN trong việc giải quyết vụ án kinh doanh, thương mại không được Viện kiểm sát nhân dân tỉnh BĐ và Viện kiểm sát nhân dân cấp cao tại ĐN phát hiện kịp thời để thực hiện quyền kháng nghị phúc thẩm đối với Bản án kinh doanh, thương mại sơ thẩm khi bản án chưa có hiệu lực pháp luật hoặc thông báo phát hiện vi phạm đề nghị Viện trưởng VKSND tối cao kháng nghị theo thủ tục giám đốc thẩm khi bản án phúc thẩm đã có hiệu lực pháp luật.

Đề nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác kiểm sát, VKSND tối cao thông báo đến VKSND cấp cao, cấp tỉnh, cấp huyện cùng tham khảo và rút kinh nghiệm khi kiểm sát việc giải quyết vụ án kinh doanh, thương mại tương tự./.

Nơi nhận:
- Viện trưởng VKSNDTC (để b/c);
- Đ/c Nguyễn Duy Giảng - PVT VKSTC (để b/c);
- VKSND cấp cao, cấp tỉnh, cấp huyện;
- Văn phòng, Vụ 14 VKSND tối cao;
- Lưu: VT, Vụ 10, HSKS.

TL. VIỆN TRƯỞNG
VỤ TRƯỞNG VỤ KIỂM SÁT VIỆC GIẢI QUYẾT CÁC VỤ ÁN HÀNH CHÍNH, VỤ VIỆC KINH DOANH, THƯƠNG MẠI, LAO ĐỘNG VÀ NHỮNG VIỆC KHÁC THEO QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT

Lê Tiến

LUẬT SƯ FDVN
web: fdvn.vn - fdvnlawfirm.vn