

**TOÀ ÁN NHÂN DÂN  
THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG**

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Bản án số: 17/2020/KDTM-PT

Ngày 01-8-2020

V/v tranh chấp hợp đồng thuê tàu trần,  
đòi tiền phát sinh từ hợp đồng thuê tàu trần

**NHÂN DANH  
NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**TOÀ ÁN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG**

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

*Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa:* Bà Vũ Thị Thu Hà

*Các Thẩm phán:* Ông Đặng Minh Hạnh

Ông Lê Anh Sơn

**- Thư ký phiên tòa:** Bà Phạm Thị Mai Phương - Thư ký Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng.

**- Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng tham gia phiên tòa:** Ông Đỗ Văn Tú - Kiểm sát viên.

Ngày 01 tháng 8 năm 2020, tại trụ sở Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng, xét xử phúc thẩm công khai vụ án thụ lý số 17/2020/TLPT-KDTM ngày 26 tháng 02 năm 2020 về việc tranh chấp Hợp đồng thuê tàu trần và đòi tiền phát sinh từ Hợp đồng thuê tàu trần.

Do Bản án kinh doanh thương mại sơ thẩm số 15/2019/KDTM-ST ngày 29 tháng 11 năm 2019 của Tòa án nhân dân quận HA, thành phố Hải Phòng bị kháng cáo.

Theo Quyết định đưa vụ án ra xét xử phúc thẩm số 68/2020/QĐ-PT ngày 25 tháng 5 năm 2020 và Thông báo thay đổi lịch phiên tòa số 1762/TB-TA ngày 13 tháng 7 năm 2020, giữa các đương sự:

**- Nguyên đơn:** Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ (viết tắt là F hoặc Công ty VĐ); địa chỉ trụ sở: Tầng 12, tòa nhà SĐ, số 18/165 đường CG, quận CG, thành phố Hà Nội.

**Người đại diện hợp pháp của nguyên đơn:** Ông Đào Việt H, chức vụ: Tổng Giám đốc (là người đại diện theo pháp luật); có mặt

**- Bị đơn:** Công ty TNHH thương mại và vận tải biển ĐT (viết tắt là Công ty ĐT); địa chỉ trụ sở: Số 197MR, lô 9 đường LHP, phường ĐH, quận HA, thành phố Hải Phòng

*Người đại diện hợp pháp của bị đơn:* Ông Vũ Minh T; chức vụ: Giám đốc (là người đại diện theo pháp luật); có mặt.

- *Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan:*

+ Công ty tài chính TNHH MTV CNTT (viết tắt là V); địa chỉ trụ sở: Số 120 HT, quận HK, thành phố Hà Nội.

*Người đại diện hợp pháp:* Ông Phạm Hoài L, chức vụ: Trưởng phòng Tín dụng 2 và ông Nguyễn Tiến D, chức vụ: Chuyên viên phòng Tín dụng 2 (theo Giấy ủy quyền số 24/UQ-TCTT ngày 08/7/2019); đều có mặt.

+ Ngân hàng PTVN - Sở giao dịch I (gọi tắt VDB-SGDI); địa chỉ trụ sở: Số 185A đường GV, phường CL, quận ĐĐ, thành phố Hà Nội

*Người đại diện hợp pháp:* Bà Phạm Thị Lan T, chức vụ: Trưởng phòng tín dụng 2 - Sở Giao dịch I (theo Giấy ủy quyền số 17/GUQ-NHPT.SGDI ngày 15/6/2020); có mặt.

+ Tổng Công ty CNTT; địa chỉ trụ sở: Số 172 Ngọc Khánh, quận Ba Đình, thành phố Hà Nội.

*Người đại diện hợp pháp:* Ông Nguyễn Tiến D, chức vụ: Chuyên viên phòng Tín dụng 2 - V (theo Giấy ủy quyền số 25/UQ-TCTT ngày 15/6/2020); có mặt.

+ Công ty TNHH Thương mại vận tải Quốc tế HD (viết tắt là Công ty HD); địa chỉ trụ sở: Ngõ 347, tổ 6 khu đường 5/3, phường HV, quận HB, thành phố Hải Phòng.

*Người đại diện hợp pháp:* Ông Hoàng Xuân D; chức vụ: Giám đốc (là người đại diện theo pháp luật); có mặt

+ Công ty TNHH Đóng tàu BS (viết tắt là Công ty BS); địa chỉ: Đội 5, xã BS, huyện TN, thành phố Hải Phòng.

*Người đại diện hợp pháp:* Ông Nguyễn Văn C; chức vụ: Giám đốc (là người đại diện theo pháp luật); vắng mặt

*Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn:* Ông Vũ Văn N và ông Nguyễn Anh V, đều là Luật sư của Công ty Luật TNHH MTV Hoa Phượng thuộc Đoàn Luật sư thành phố Hải Phòng; ông Vũ có mặt, ông Nam vắng mặt.

*Người kháng cáo:* Nguyên đơn: Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ; bị đơn: Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT

### **NỘI DUNG VỤ ÁN:**

Tóm tắt nội dung vụ án, quyết định của Tòa án cấp sơ thẩm, nội dung kháng cáo:

*Theo đơn khởi kiện, bản tự khai và tại phiên tòa sơ thẩm, người đại diện hợp pháp của nguyên đơn trình bày:*

Ngày 15/7/2015, F ký kết Hợp đồng thuê tàu trần số 01/2015-FS GLORY với Công ty ĐT. Theo nội dung Hợp đồng, F cho ĐT thuê con tàu có tên FS GLORY; hồ hiệu: 3WLO; số IMO: 9348261; số đăng ký: VN-2647-VT; cảng đăng ký: Hải Phòng. Thời gian thuê khoảng 20 tháng, giá thuê hàng tháng là 350.000.000đồng/tháng.

Hàng tháng, Công ty ĐT sẽ thanh toán cho F số tiền là 150.000.000 đồng, số tiền thuê còn lại sẽ được trừ dần vào chi phí ứng trước của Công ty ĐT để thực hiện lai dắt, sửa chữa liên quan đến con tàu. Số tiền thuê và đối trừ tiền ứng trước được hai bên thống nhất tại Biên bản đối chiếu công nợ làm cơ sở quyết toán và gửi cho hai bên trước kỳ thanh toán.

Trong thời gian thực hiện Hợp đồng, Công ty ĐT luôn luôn vi phạm nghĩa vụ thanh toán nên hết thời hạn thuê, F có văn bản yêu cầu Công ty ĐT bàn giao lại tàu FS GLORY cho F để trực tiếp quản lý, khai thác, hai bên thống nhất sẽ bàn giao tàu vào ngày 28/4/2017. Tuy nhiên, Công ty ĐT luôn đưa ra các lý do để trì hoãn việc bàn giao lại tài cho F và yêu cầu F phải có nghĩa vụ quyết toán công nợ thì mới bàn giao tàu.

Thực tế về việc thanh quyết toán công nợ theo Hợp đồng thuê tàu thời gian từ ngày 01/9/2015 đến hết 24/7/2017 cụ thể như sau:

- Tổng tiền thuê tàu mà Công ty ĐT phải thanh toán sau khi hai bên đã thống nhất điều chỉnh: 6.693.750.000 đồng;

- Số tiền Công ty ĐT thực tế đã thanh toán: 432.200.000 đồng; đối trừ các khoản Công ty ĐT đã chi hộ và tạm ứng chi phí cho việc sửa chữa tàu, hai bên đã thống nhất: 6.582.896.789 đồng;

- Số tiền thuê tàu mà Công ty ĐT còn phải thanh toán cho F theo biên bản quyết toán ngày 22/11/2017 là: 110.853.211 đồng.

Hai bên không thể quyết toán được toàn bộ công nợ do F không đồng ý với số liệu và chứng cứ từ Công ty ĐT đưa ra; hai điều này cũng khiến cho thời gian quyết toán Hợp đồng thuê tàu kéo dài từ ngày 28/4/2017 đến nay 25/11/2017 làm phát sinh thêm chi phí neo đậu tàu. Ngày 22/11/2017, hai bên cũng ký kết thỏa thuận về việc trông coi tàu FS GLORY tại Xí nghiệp TH với chi phí trọn gói hàng tháng: 123.000.000 đồng. Chi phí trong thời gian trước khi ký kết biên bản thỏa thuận từ 28/4/2017 đến ngày 25/11/2017, hai bên vẫn chưa thống nhất được. Mặt khác, trong quá trình trông coi, Công ty ĐT đã tự ý đưa tàu sang neo đậu tại Công ty TNHH đóng tàu BS mà không được sự đồng ý của F. F nhiều lần yêu cầu Công ty ĐT bàn giao lại tàu để quản lý; còn công nợ giữa hai bên sẽ được giải quyết sau nhưng Công ty ĐT không đồng ý.

Nguyên đơn khởi kiện yêu cầu Tòa án buộc Công ty ĐT trả lại tàu FS GLORY. Đối với Hợp đồng thuê tàu trần và quyết toán công nợ, trong vụ án nguyên đơn không yêu cầu thanh lý Hợp đồng thuê tàu, những chi phí có liên quan đến Hợp đồng này, chi phí sửa chữa và neo đậu cùng toàn bộ chi phí phát sinh khác liên quan đến tàu FS GLORY trong suốt quá trình cho Công ty ĐT thuê và khai thác, nguyên đơn đề nghị tự giải quyết với bị đơn, không yêu cầu trong vụ án.

*Người đại diện hợp pháp của bị đơn trong quá trình giải quyết vụ án và tại phiên tòa trình bày:*

Công ty ĐT xác nhận nội dung ký kết Hợp đồng thuê tàu trần với F như F trình bày là đúng. Theo quyết định quyết toán giữa hai bên về công nợ liên quan đến quyền thuê tàu, Công ty ĐT còn nợ F số tiền 110.853.211 đồng. Trên thực tế Công ty ĐT đã nhiều lần có công văn yêu cầu trả lại tàu nhưng F không nhận vì lý do chưa đủ điều kiện để nhận lại tàu. Công ty ĐT buộc phải giữ tàu FS GLORY và chuyển sang neo đậu tại Công ty BS nhằm mục đích bảo đảm hiện trạng tài sản thuê. Từ thời điểm sau ngày 28/4/2017, phía bị đơn không còn nghĩa vụ thuê tàu với nguyên đơn theo Hợp đồng số 01/2015-FS GLORY kể từ thời điểm ngày 28/4/2017; số tiền thuê tàu bị đơn còn nợ lại sẽ được cản trừ và chi phí chưa quyết toán giữa các bên.

Ngày 02/4/2019, bị đơn đưa ra yêu cầu phản tố, buộc nguyên đơn có nghĩa vụ thanh toán toàn bộ chi phí sửa chữa, trông coi, neo đậu cùng các chi phí phát sinh khác liên quan đến tàu FS GLORY (tạm tính đến 31/10/2019) là: 8.289.950.380 đồng; cụ thể: Nợ gốc: 7.830.690.985 đồng; Nợ lãi: 459.259.395 đồng (Mức lãi suất bị đơn đưa ra được áp dụng theo mức lãi suất cơ bản của Ngân hàng Nhà nước tại từng thời kỳ (9%/năm) và được tính lãi từ thời điểm phát sinh chi phí, công nợ). Trong đó:

- Chi phí trông coi và di chuyển tàu FS GLORY từ ngày 28/4/2017 đến ngày 24/11/2017 đã bao gồm thuế VAT là: 3.996.636.361 đồng;

- Chi phí sửa chữa tàu tại khu neo Bến Gót - Hải Phòng đã bao gồm thuế VAT: 176.027.500 đồng;

- Chi phí sửa chữa tàu tại Xí nghiệp tư nhân TH, phục vụ cho việc đăng kiểm hàng năm cà duy trì cấp tàu là 843.897.124 đồng;

- Chi phí chuyển tàu từ Xí nghiệp tư nhân TH sang Công ty TNHH đóng tàu BS (đã bao gồm thuế VAT) là: 1.656.600.000 đồng;

- Chi phí trông coi tàu từ ngày 25/11/2017 đến ngày 15/6/2018: 915.530.000 đồng.

Số nợ gốc Công ty ĐT yêu cầu F có nghĩa vụ thanh toán sau khi đã khấu trừ tiền thuê tàu của Công ty ĐT nợ lại: 8.179.097.170 đồng;

Ngoài ra, Công ty ĐT yêu cầu F tiếp tục thanh toán chi phí trông coi tàu kể từ ngày 1/11/2019 đến khi nhận lại tàu (đã bao gồm thuế VAT) là: 99.000.000 đồng/30 ngày - 3.300.000 đồng/ngày. F phải thanh toán tiền lãi hàng tháng đối với toàn bộ số nợ gốc chưa thanh toán, tính theo mức lãi suất cơ bản của Ngân hàng Nhà nước (9%/năm) kể từ ngày 01/11/2019) đến khi hoàn tất nghĩa vụ thanh toán cho Công ty ĐT.

Công ty ĐT đồng ý bàn giao trả lại cho tàu FS GLORY cho F trong trường hợp F phải thanh toán toàn bộ chi phí nợ phát sinh như yêu cầu phản tố.

*Đối với toàn bộ yêu cầu phản tố của Công ty ĐT:* F chỉ đồng ý về số tiền cước thuê tàu bị đơn còn nợ tính đến ngày 27/4/2017 là: 110.853.211 đồng và chi phí trông coi, sửa chữa tàu theo Biên bản quyết toán được lập tháng 5/2018, cụ thể: Chi phí tàu FS GLORY nằm neo tại Hải Phòng từ ngày 28/4/2017 đến ngày 30/4/2018 là: 2.151.379.840 đồng. Mọi chi phí khác Công ty ĐT đưa ra liên quan đến yêu cầu phản tố, F không chấp nhận. Tàu FS GLORY là tài sản hình thành từ vốn vay của các tổ chức tín dụng, cụ thể là Ngân hàng PTVN và Công ty tài chính TNHH MTV CNTT; hiện đang thế chấp tại hai tổ chức tín dụng trên. F chưa có khả năng thanh toán do tình hình tài chính khó khăn, đề nghị Tòa án xem xét sớm đưa vụ án ra xét xử để giải quyết dứt điểm vụ án buộc Công ty ĐT phải bàn giao lại tàu để xử lý thanh toán nợ, nhằm giảm thiểu thiệt hại cho các bên.

*Những người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan trong vụ án có quan điểm:*

*Tổng Công ty CNTT:* Quá trình tham gia tố tụng, Tòa án đã triệu tập nhiều lần tuy nhiên Tổng Công ty CNTT đều vắng mặt và không có quan điểm riêng biệt đối với yêu cầu khởi kiện của nguyên đơn cũng như yêu cầu phản tố của bị đơn.

*Ngân hàng PTVN - Sở giao dịch I:* Liên quan đến yêu cầu kiện đòi tài sản của F, yêu cầu Tòa án buộc Công ty ĐT có nghĩa vụ trả lại tàu FS GLORY cho F để Ngân hàng PTVN - Sở giao dịch I có cơ sở thực hiện xử lý tài sản theo bảo đảm thu hồi nợ theo quy định của pháp luật do con tàu là tài sản thế chấp của F tại Ngân hàng PTVN - Sở giao dịch I. Về khoản vay giữa F và Ngân hàng, trong vụ án này, Ngân hàng không yêu cầu buộc F phải thanh toán. Đối với yêu cầu phản tố của Công ty ĐT, đề nghị toà án giải quyết theo quy định của pháp luật.

*\*Công ty tài chính TNHH MTV CNTT (V):* Đồng ý với yêu cầu kiện đòi tài sản của F, yêu cầu Tòa án buộc Công ty ĐT có nghĩa vụ trả lại tàu FS GLORY cho F. Đối với yêu cầu phản tố của Công ty ĐT, do đây là quan hệ kinh tế riêng biệt giữa F và Công ty ĐT không làm thay đổi quyền và nghĩa vụ của F với V theo Hợp đồng tín dụng và hợp đồng thế chấp phát sinh giữa hai bên. Phần công nợ giữa Công ty ĐT và F liên quan đến Hợp đồng thuê tàu trần là riêng biệt, do đó Công ty ĐT không thể đưa ra điều kiện buộc F thanh toán cho Công ty ĐT toàn bộ công nợ mới bàn giao tàu.

*Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn:* Đồng nhất quan điểm với bị đơn và không bổ sung thêm ý kiến nào khác.

*Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của Ngân hàng PTVN - Sở giao dịch I:* Không có ý kiến gì khác ngoài ý kiến như người đại diện theo ủy quyền của Ngân hàng PTVN - Sở giao dịch I đã trình bày.

*Quyết định của Tòa án cấp sơ thẩm:* Tòa án cấp sơ thẩm đã căn cứ vào khoản 1 Điều 30, khoản 1 Điều 35, điểm b khoản 1 Điều 39, Điều 144, khoản 1 Điều 147, Điều 217 Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015; Điều 137, 138; Điều 360, 361, 428, 472; Điều 474; Điều 476; Điều 478; Điều 480, 482 Bộ luật dân sự 2015; khoản 5 Điều 271 Luật thương mại năm 2005; khoản 2 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. Tuyên xử:

1. Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của F: Buộc Công ty ĐT trả lại tài sản thuê theo Hợp đồng thuê tàu trần số 01/2015-FS GLORY ngày 15/7/2015 là tài sản FS GLORY. Công ty ĐT có trách nhiệm phối hợp với Công ty TNHH Thương mại vận tải Quốc tế HD và Công ty TNHH đóng tàu BS bàn giao lại tàu FS Glory cho F theo quy định.

2. Chấp nhận một phần yêu cầu phản tố của bị đơn:

- Thanh lý Hợp đồng thuê tàu trần số 01/2015-FS GLORY ngày 15/7/2015 từ thời điểm ngày 27/4/2017; Công ty ĐT không phải tiếp tục chịu chi phí thuê tàu kể từ ngày 28/4/2017.

- Buộc F có nghĩa vụ thanh toán cho bị đơn số tiền sau khi đã khấu trừ tiền thuê tàu Công ty ĐT còn nợ gốc tạm tính đến ngày 31/10/2019: 7.689.584.262 đồng; trong đó:

Nợ gốc là 7.205.837.774 đồng, gồm:

+ Chi phí trông coi và di chuyển tàu FS Glory từ ngày 28/4/2017 đến ngày 24/11/2017 đã bao gồm thuế VAT: 3.482.636.361 đồng;

+ Chi phí sửa chữa tàu tại khu neo Bến Gót - Hải Phòng, phục vụ cho việc đăng kiểm hàng năm và duy trì cấp tàu là 843.897.124 đồng;

+ Chi phí chuyển tàu từ Xí nghiệp tư nhân TH sang Nhà máy đóng tàu BS (đã bao gồm thuế VAT): 242.000.000 đồng;

+ Chi phí trông coi tàu tại Công ty TNHH đóng tàu BS từ ngày 15/6/2018 đến ngày 31/10/2019 (đã bao gồm VAT): 1.656.600.000 đồng;

+ Chi phí trông coi tàu từ ngày 25/11/2017 đến ngày 15/6/2018: 915.530.000 đồng;

Nguyên đơn còn phải tiếp tục thanh toán chi phí trông coi tàu kể từ ngày 01/11/2019 đến khi nhận lại tàu (đã bao gồm thuế VAT): 99.000.000 đồng/30 ngày (3.300.000 đồng/ngày).

Nợ lãi: 483.746.488 đồng

- Đối với số nợ gốc 4.914.647.934 đồng, 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 tương ứng với thời gian chưa thi hành án.

Đối với số nợ gốc đã được xác nhận 2.291.189.840 đồng: F còn tiếp tục có nghĩa vụ phải chịu số lãi quá hạn đối với số nợ gốc trên kể từ ngày 01/11/2019 cho đến khi hoàn tất nghĩa vụ thanh toán theo mức lãi suất quá hạn trung bình của liên ngân hàng (Ngân hàng Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Việt Nam; Ngân hàng Công thương và Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam) áp dụng tại thời điểm thanh toán.

Ngoài ra bản án còn tuyên về án phí, lãi suất đối với khoản tiền chậm thi hành án và quyền kháng cáo của các đương sự.

Sau khi xét xử sơ thẩm, ngày 10/12/2019, Tòa án nhân dân quận HA đã nhận được Đơn kháng cáo của nguyên đơn là F; ngày 08/12/2019, đã nhận được Đơn kháng cáo của bị đơn là Công ty ĐT. Theo đó, việc kháng cáo của nguyên đơn, bị đơn trong hạn luật định và được xem xét, giải quyết.

Nội dung kháng cáo của bị đơn: Đề nghị Tòa án cấp phúc thẩm tuyên buộc F phải thực hiện nghĩa vụ thanh toán toàn bộ số nợ và các chi phí phát sinh theo quyết định của Bản án sơ thẩm trước khi nhận lại tàu FS GLORY.

Nội dung kháng cáo của nguyên đơn: Đề nghị sửa một phần Bản án sơ thẩm liên quan việc buộc F phải thanh toán cho Công ty ĐT số tiền 7.250.000.000 đồng (làm tròn số); ngoài ra, yêu cầu Tòa án cấp phúc thẩm phải buộc Công ty ĐT trả cho F số tiền cước thuê tàu từ ngày 28/4/2017 đến nay để bồi thường thiệt hại do hành vi của Công ty ĐT gây ra cho F, tạm tính đến ngày 29/11/2019 là 8.137.500.000 đồng do việc cố tình giữ tàu trái quy định của pháp luật.

Tại giai đoạn xét xử phúc thẩm, theo đề nghị của Kiểm sát viên và xét thấy cần thiết, Hội đồng xét xử đã triệu tập Công ty TNHH đóng tàu BS và Công ty TNHH Thương mại vận tải Quốc tế HD là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan và được hai Công ty đồng ý tham gia tố tụng từ giai đoạn xét xử phúc thẩm và có cùng ý kiến như sau:

Tại giai đoạn xét xử sơ thẩm, Công ty BS và Công ty HD đã được Tòa án triệu tập đến để làm việc, tuy nhiên hai Công ty đều không đến và từ chối tham gia tố tụng do Công ty BS và Công ty HD xét thấy việc khởi kiện giữa F và Công ty

ĐT không liên quan đến việc đòi tiền giữa Công ty BS và Công ty HD với Công ty ĐT. Công ty BS, Công ty HD đều đã có lời khai thể hiện quan điểm tại Tòa án nhân dân quận HA và không có yêu cầu gì đối với F. Nếu Công ty ĐT trả tiền cho Công ty BS và Công ty HD thì sẽ bàn giao tàu cho Công ty ĐT, nếu Công ty ĐT không trả tiền thì sẽ giải quyết bằng vụ kiện khác. Tại giai đoạn xét xử phúc thẩm, Công ty BS và Công ty HD cho rằng việc khởi kiện giữa F và Công ty ĐT không liên quan đến hai Công ty. Nếu thấy cần thiết, Công ty BS và Công ty HD sẽ tự giải quyết khoản tiền với Công ty ĐT và không liên quan trong vụ án này. Đối với nội dung về việc cùng Công ty ĐT trả lại tàu cho F, Công ty BS và Công ty HD không có ý kiến gì, nếu sau này có tranh chấp với Công ty ĐT thì sẽ giải quyết bằng vụ án khác.

*Tại phiên tòa phúc thẩm:*

*Người đại diện hợp pháp của nguyên đơn trình bày:* Nguyên đơn chỉ đề nghị được lấy lại tài sản để tái cơ cấu cho tập đoàn VINASHIN. Đối với công nợ, sẽ tiến hành giải quyết sau.

*Người đại diện hợp pháp của bị đơn trình bày quan điểm:* F chưa làm đúng trách nhiệm đối với tài sản của Nhà nước, Công ty ĐT chưa bao giờ có ý định giữ tàu để đòi tiền của F, Công ty ĐT sẽ trả lại tài sản cho chủ sở hữu nhưng yêu cầu F phải thanh toán các chi phí sửa chữa, trông coi tàu.

*Người bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của bị đơn trình bày quan điểm:* Từ các Hợp đồng kinh tế liên quan đến việc sửa chữa, trông giữ tàu phát sinh công nợ, Công ty ĐT buộc phải chi trả hộ và phải ghi nợ thay F. Với các điều kiện bên trông coi tàu đưa ra là phải thực hiện hết nghĩa vụ tài sản mới có thể lấy được tàu nên chỉ khi F thanh toán các chi phí cho Công ty ĐT thì Công ty ĐT mới có thể trả lại tài sản cho F. Đây là mối quan hệ nhân quả giữa 2 Công ty. Do F đã không thực hiện đúng thỏa thuận ở một Hợp đồng khác nên buộc Công ty ĐT phải tạm thời chưa trả lại tài được. Mặt khác, khi F cho Công ty ĐT thuê tàu có hỏi ý kiến của bên cho vay không, các bên có thỏa thuận về việc thực hiện sửa chữa tàu và bàn giao tàu, ai là người chịu trách nhiệm. Trong khi đó, căn cứ vào Hợp đồng trông coi tàu chưa được thanh lý, nếu không đảm bảo thực hiện quản lý thì trách nhiệm thuộc về nơi trông coi tàu, vì vậy, khi nào F thanh lý hợp đồng thì Công ty ĐT mới có thể bàn giao tàu.

*Người đại diện hợp pháp của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Công ty tài chính TNHH MTV CNTT (V) trình bày:* Tàu FS GLORY là tài sản thế chấp nên việc Công ty ĐT giữ tài sản là không đúng quy định. Việc phản tố của bị đơn là quan hệ giữa Công ty ĐT và F không làm ảnh hưởng đến việc thực hiện nghĩa vụ của các bên. Mặt khác, công nợ giữa các bên không liên quan đến nhau nên nếu yêu cầu của Công ty ĐT về việc trả tiền mới trả lại tài sản là không có căn cứ, đề nghị bị đơn trình bày rõ quy định của pháp luật.



*Người đại diện hợp pháp của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Ngân hàng PTVN - Sở giao dịch I trình bày: Tàu FS GLORY là tài sản thế chấp của Ngân hàng nên việc Công ty ĐT giữ tàu để F trả nợ là không đúng.*

*Người đại diện hợp pháp của người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan là Tổng Công ty CNTT và Công ty TNHH Thương mại vận tải Quốc tế HD: Không có ý kiến gì về việc kháng cáo của nguyên đơn và bị đơn.*

*Đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng phát biểu ý kiến về việc tuân theo pháp luật trong quá trình giải quyết vụ án ở giai đoạn phúc thẩm và phát biểu ý kiến về kháng cáo:*

- Về việc tuân theo pháp luật tố tụng dân sự: Trong quá trình giải quyết vụ án theo thủ tục phúc thẩm, Hội đồng xét xử đã chấp hành đúng các quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự. Những người tham gia tố tụng đã thực hiện đúng các quy định về quyền và nghĩa vụ của mình.

Về quan điểm giải quyết vụ án:

- Đối với kháng cáo của nguyên đơn là Công ty VĐ (F):

*Nội dung buộc F phải thanh toán cho Công ty ĐT các chi phí cho tàu neo đậu từ ngày 28/4/2017 đến ngày 25/11/2017 số tiền 3.200.000.000 đồng: Nội dung này không có căn cứ chấp nhận vì theo bản án sơ thẩm thì chỉ chấp nhận một phần yêu cầu về việc thanh toán chi phí trông coi và di chuyển tàu (không bao gồm tiền công trông coi 514.000.000 đồng) là 3.482.636.361 đồng là có căn cứ, trong đó bao gồm: Số tiền 1.443.309.840 đồng phía F đã đồng ý chi trả tại biên bản làm việc ngày 12/6/2018; Số tiền 2.039.326.521 hai bên chưa thống nhất được, tuy nhiên đây là các chi phí về lương thuyền viên, tiền ăn, tiền nước ngọt, chi phí dầu máy... Theo nội dung biên bản làm việc ngày 08/02/2018 hai bên đã cùng thống nhất chi phí cho tàu bao gồm lương thuyền viên, tiền ăn, tiền nước ngọt, tiền dầu máy,... là chi phí thu hộ - chi hộ, theo đó Công ty ĐT có nghĩa vụ ứng thanh toán toàn bộ các chi phí phát sinh thực tế sau đó cung cấp chứng từ để F xác nhận và có trách nhiệm trả lại cho Công ty ĐT. Công ty ĐT đã thực hiện đúng như theo thỏa thuận giữa hai bên. F không đưa ra được chứng cứ nào để chứng minh các khoản chi trên là không đúng thực tế nên việc F kháng cáo nội dung này là không có căn cứ.*

*Nội dung Công ty ĐT không có nghĩa vụ phải trả tiền thuê tàu và bồi thường thiệt hại kể từ ngày 28/4/2017: Yêu cầu này không có căn cứ chấp nhận bởi lẽ tại Biên bản làm việc ngày 21/11/2017, sau khi đưa ra ý kiến riêng của mình cuối cùng hai bên đã thống nhất “thời điểm kết thúc hợp đồng thuê tàu trần 27/4/2017”. Do vậy, việc bản án tuyên Công ty ĐT không tiếp tục phải chịu chi phí thuê tàu kể từ ngày 28/4/2017 là hoàn toàn có cơ sở.*

*Nội dung buộc F phải chịu chi phí sửa chữa hàng năm số tiền 844.000.000 đồng:* Phần kháng cáo này không có căn cứ chấp nhận bởi lẽ ngày 14/7/2017, Công ty VD có Công văn số 182/VĐS-QLT thỏa thuận với ĐT về việc tiếp tục cho ĐT thuê tàu FS GLORY, theo đó công ty Viễn Đông thỏa thuận về việc Công ty ĐT sẽ ứng trước các chi phí để bảo dưỡng sửa chữa phục vụ đăng kiểm hàng năm theo hạng mục và đơn giá được F thống nhất. F đưa ra Bảng dự trù kinh phí tàu FS GLORY về việc sửa chữa phục vụ đăng kiểm hàng năm năm 2017 tại Hải Phòng với kinh phí là 907.500.000 đồng. Công văn số 140/VĐ-QLT ngày 6/6/2017 của F gửi cho Công ty ĐT cũng thể hiện F không thu xếp được nguồn lực để sửa chữa, đề nghị Công ty ĐT thực hiện việc sửa chữa. Các chi phí sửa chữa sẽ được tính cho F. Trong Bản án nhận định “Thực hiện nội dung thỏa thuận tại Hợp đồng thuê tàu trần số 01/2015-FS GLORY ngày 15/7/2015, Công ty ĐT đã phối hợp với F để tiến hành sửa chữa định kỳ cho tàu FS GLORY phục vụ đăng kiểm”, chấp nhận F phải trả ĐT 843.897.124 đồng tiền sửa chữa hàng năm phục vụ đăng kiểm là có căn cứ.

*Nội dung buộc F phải chịu chi phí lai kéo và chi phí trông coi tính đến 31/3/2019 là 953.700.000 đồng. Tại phiên tòa Kiểm sát viên đã hỏi F làm rõ tại sao Bản án tuyên nội dung này là 1.656.600.000 đồng mà F chỉ kháng cáo 953.700.000 đồng. F cho biết lúc kháng cáo chưa có Bản án nên chưa rõ số tiền bao nhiêu, nay có Bản án nên F thay đổi yêu cầu này là 1.656.600.000 đồng:* Nội dung kháng cáo này có căn cứ chấp nhận một phần bởi lẽ sau khi Công ty ĐT thông báo cho F biết việc Công ty TH không cho tàu FS GLORY thuê cầu tàu và đòi tiền thuê. F đã có công văn số 55/VĐS-QLT ngày 11/6/2018 gửi cho Công ty ĐT và đề nghị Công ty ĐT tổ chức buổi làm việc giữa lãnh đạo hai bên về việc di chuyển tàu, thanh quyết toán vào 9h30 sáng ngày 12/6/2018 (BL936). Tại buổi làm việc ngày 12/6/2018 hai bên đã ký thỏa thuận: Xí nghiệp TH yêu cầu phải thanh toán 500.000.000 đồng mới cho di chuyển tàu, ĐT sẽ làm việc với TH để di chuyển tàu sang Nhà máy đóng tàu Bạch Đằng. F có trách nhiệm thu xếp vị trí cho tàu đỗ (BL09). Tuy nhiên cả F và Công ty ĐT đều không thực hiện thỏa thuận trên: F không thanh toán 500.000.000 đồng và Công ty ĐT tự ý giao tàu cho bên thứ 3 là Công ty HD để đưa tàu FS GLORY sang Nhà máy đóng tàu BS, thuộc An Sơn, Thủy Nguyên. Việc Tòa sơ thẩm tuyên F phải trả cho Công ty ĐT toàn bộ số tiền này là không có căn cứ vì cả hai bên đều có lỗi. Quan điểm của Viện kiểm sát là lỗi hai bên là 50/50 trong việc thực hiện thỏa thuận này nên đều phải có nghĩa vụ chịu trách nhiệm, mỗi bên chịu 50% chi phí trông coi tàu từ 15/6/2018 đến 31/10/2019 là: 1.656.600.000 đồng x 50% = 828.300.000 đồng.

*Đối với kháng cáo F yêu cầu Công ty ĐT bồi thường thiệt hại 8.137.500.000 đồng:* Là vượt quá yêu cầu khởi kiện của vụ án này, F có thể khởi kiện bằng một vụ án khác. Còn đối với chi phí lai kéo 242.000.000 đồng F phải chịu vì việc lai kéo tàu khỏi Xí nghiệp TH là bắt buộc, hai bên đã có sự thống nhất. Đây là chi phí thực tế nếu không di chuyển về BS mà đưa tàu về Nhà máy đóng tàu Bạch Đằng thì F vẫn

phải chịu chi phí này nên yêu cầu của F phải chịu chi phí lai kéo là không có căn cứ chấp nhận.

*Nội dung kháng cáo buộc F phải chịu lãi suất trả chậm:* Nội dung kháng cáo này có căn cứ chấp nhận một phần bởi lẽ: Theo quy định tại Điều 306 Luật Thương mại 2005 quy định về quyền yêu cầu tiền lãi do chậm thanh toán và tại Bản án sơ thẩm buộc F phải chịu lãi suất chậm trả đối với khoản công nợ hai bên đã xác nhận gồm: Chi phí trông coi và di chuyển tàu từ 28/4/2017 - 24/11/2017 1.443.309.840 đồng. Khoản nợ này F đã đồng ý trả cho Công ty ĐT theo Biên bản làm việc giữa hai bên ngày 12/6/2018, đến nay F không trả được nên theo quy định trên F phải chịu lãi chậm trả là có căn cứ; đối với khoản chi phí trông coi tàu từ 25/11/2017-31/5/2018 là 847.880.000 đồng, Bản đối chiếu công nợ ngày 31/5/2018 thống nhất hạn thanh toán trước ngày 10/6/2018. Tuy nhiên tại Biên bản làm việc ngày 12/6/2018 hai bên đã thỏa thuận lại việc thanh toán số tiền này sau khi bán tàu mà không yêu cầu lãi chậm trả. Đến nay việc bán tàu chưa được thực hiện nên F chưa thanh toán được số tiền này là đúng theo thỏa thuận của hai bên, F không chậm thanh toán và cũng không phải chịu lãi chậm trả.

- Đối với kháng cáo của bị đơn là Công ty ĐT:

*Về nội dung buộc Công ty ĐT có nghĩa vụ bàn giao lại tàu FS GLORY cho F:* Công ty ĐT cho rằng F phải thanh toán cho Công ty ĐT toàn bộ số tiền nợ và các chi phí phát sinh trước khi nhận lại tàu. Kháng cáo không có căn cứ chấp nhận bởi lẽ: Như phân tích ở trên Công ty ĐT đã không thực hiện thỏa thuận đã ký ngày 12/6/2018 di chuyển tàu sang Nhà máy đóng tàu Bạch Đằng mà tự ý giao tàu cho bên thứ 3 để đưa tàu FS GLORY sang Nhà máy đóng tàu BS. Việc làm này của Công ty ĐT là trái với thỏa thuận giữa hai bên. Hơn nữa Hợp đồng thuê tàu trần số 01/2015-FS GLORY đã được chấm dứt nên Công ty ĐT phải trả lại tàu FS GLORY cho F. Việc Công ty ĐT yêu cầu F phải thanh toán toàn bộ số tiền nợ và chi phí phát sinh trước khi nhận lại tàu là không có căn cứ vì F đã nhiều lần có công văn trao đổi với Công ty ĐT về việc F đang gặp khó khăn về tài chính, không có khả năng chi trả. Công ty ĐT phải trả tàu cho F để F bàn giao tàu cho các tổ chức tín dụng, sau đó sẽ thanh toán công nợ sau khi thanh lý được tàu. F chấp nhận cho Công ty ĐT giữ toàn bộ giấy tờ tàu cho đến khi nhận được số tiền thanh toán.

- *Về phần tuyên lãi trong giai đoạn thi hành án:* Bản án sơ thẩm đã tuyên số nợ gốc 4.914.647.934 đồng phải chịu lãi suất theo quy định tại khoản 2, Điều 468 BLDS; số nợ gốc 2.291.189.840 đồng phải chịu lãi suất quá hạn trung bình 3 ngân hàng ngoại thương, công thương và ngân hàng nông nghiệp; còn số nợ lãi chậm trả không tuyên phải chịu lãi trong giai đoạn thi hành án là không đúng quy định tại Nghị quyết 01/2019/NQ-HĐTP ngày 11/01/2019 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao. Trong trường hợp vụ án này phải tuyên toàn bộ số tiền còn phải thi hành án đều phải chịu lãi suất quy định tại Điều 306 Luật Thương mại mới đúng quy định.

Từ những nhận định trên có căn cứ đề nghị Hội đồng xét xử quyết định: Chấp nhận một phần kháng cáo của F theo hướng: F chỉ phải trả cho Công ty ĐT 50% tiền chi phí trông coi tàu tính từ 16/6/2018 đến 31/10/2019 là 828.300.000 đồng (1.656.600.000đ x 50%); lãi chậm trả đối với khoản 847.880.000 đồng chi phí trông coi tàu từ 25/11/2017-31/5/2018 là 179.467.933 đồng F không phải chịu; các nội dung kháng cáo khác không được chấp nhận. Không chấp nhận kháng cáo của Công ty ĐT về việc Công ty ĐT phải bàn giao tàu cho F. Sửa lại phần lãi suất chậm thi hành án theo quy định của Điều 13 Nghị quyết 01/2019/NQ-HĐTP ngày 11/01/2019 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao

### **NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:**

Sau khi xem xét các tài liệu, chứng cứ có trong hồ sơ đã được xem xét tại phiên tòa, kết quả tranh tụng tại phiên tòa, yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn và bị đơn, ý kiến của đại diện Viện Kiểm sát nhân dân thành phố Hải Phòng tham gia phiên tòa, Hội đồng xét xử nhận định:

#### *- Về thủ tục tố tụng:*

[1] Về thẩm quyền và quan hệ pháp luật: Tòa án cấp sơ thẩm xác định quan hệ tranh chấp giữa các đương sự là tranh chấp Hợp đồng thuê tàu trần và đòi tiền phát sinh từ Hợp đồng thuê tàu trần và thuộc thẩm quyền giải quyết của Tòa án nhân dân quận HA, thành phố Hải Phòng là đúng quy định tại khoản 1 Điều 30; điểm b khoản 1 Điều 35; điểm a khoản 1 Điều 39 của Bộ luật Tố tụng dân sự.

[2] Về việc bổ sung người tham gia tố tụng: Tại Bản án sơ thẩm số 15/2019/KDTM-ST ngày 29/11/2019, Tòa án cấp sơ thẩm không xác định Công ty TNHH thương mại và vận tải Quốc tế HD và Công ty TNHH đóng tàu BS là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan nhưng tại phần Quyết định của Bản án vẫn quyết định về trách nhiệm của vụ của hai Công ty này là còn thiếu sót. Tại giai đoạn xét xử phúc thẩm, Tòa án đã bổ sung người tham gia tố tụng và làm việc với Công ty HD và Công ty BS, Công ty HD và Công ty BS đều không có ý kiến gì về việc phối hợp với Công ty ĐT để bàn giao tàu theo quyết định của Tòa án, nếu có tranh chấp về các khoản tiền Công ty ĐT phải trả Công ty HD và Công ty BS thì sẽ tự giải quyết với nhau bằng vụ kiện khác.

[3] Về việc vắng mặt của người tham gia tố tụng là Công ty TNHH đóng tàu BS: Công ty BS đã được Tòa án triệu tập hợp lệ và đã có đơn xin xét xử vắng mặt nên Hội đồng xét xử tiến hành xét xử vụ án theo quy định tại Điều 296 Bộ luật Tố tụng dân sự.

#### *- Xét kháng cáo của nguyên đơn:*

[4] Về số tiền nguyên đơn phải thanh toán cho Công ty ĐT các chi phí cho tàu neo đậu tại khu neo Bến Gót Hải Phòng từ ngày 28/4/2017 đến ngày 25/11/2019: Ngày 17/2/2017, F có Công văn đầu tiên về việc yêu cầu Công ty ĐT

trả lại tàu do thời hạn thuê đã hết theo lựa chọn của chủ tàu. Tuy nhiên, do tàu đang neo tại Iloilo, Philippines nên Công ty ĐT chưa thể đưa về tàu đúng hạn theo đề nghị của F, F đã có nhiều Công văn yêu cầu đòi tàu. Ngày 17/04/2017, Công ty ĐT có Công văn số 17042017/CV-ĐT thể hiện sẵn sàng bàn giao tàu vào ngày 18/4/2017 nhưng không được F xác nhận thời điểm tiếp nhận bàn giao do thời hạn quá gấp không kịp thực hiện. Đến ngày 21/4/2017, F có Công văn số 90/VĐS-QLT thể hiện việc yêu cầu Công ty ĐT sửa chữa tàu trước khi bàn giao. Tại Công văn số 195/VĐS-QLT ngày 01/8/2017 của F thể hiện do nhiều lý do nên F chưa đủ điều kiện tiếp nhận lại tàu FS Glory. Tại biên bản làm việc ngày 12/6/2018, F chỉ đồng ý với một phần số tiền mà Công ty ĐT đưa ra đề nghị quyết toán, như vậy, thể hiện F đã đồng ý việc phải chịu các chi phí trông coi, di chuyển tàu trong thời gian chờ xử lý, F chỉ không thống nhất được số tiền liên quan đến chi phí lương thuyền viên, tiền ăn, tiền nước ngọt, chi phí dầu máy, chi phí công trông coi. Đến ngày 22/11/2017, theo Biên bản thỏa thuận các bên mới thống nhất việc trông coi tàu tại Xí nghiệp TH. Do đó, từ thời điểm ngày các bên thống nhất bàn giao tàu 28/4/2017 đến ngày di chuyển tàu đến Xí nghiệp TH 24/11/2017, do nhiều lý do như F chưa đủ điều kiện tiếp nhận lại tàu FS Glory, thời gian sửa chữa tàu nên F phải có trách nhiệm về việc trông coi và di chuyển tàu trong khoảng thời gian này.

[5] Về số tiền chi phí thực tế: Tại Biên bản làm việc ngày 12/6/2018, F chỉ đồng ý với số tiền quyết toán là 1.443.309.840 đồng, Công ty ĐT đưa ra yêu cầu quyết toán chi phí là 3.996.636.361 đồng. Số tiền chênh lệch là 2.553.326.521 đồng (gồm tiền chi phí công trông coi và chi phí lương thuyền viên, tiền ăn, tiền nước ngọt, dầu máy). Đối với tiền chi phí công trông coi, Tòa án cấp sơ thẩm không chấp nhận yêu cầu phản tố về chi phí này là có căn cứ, bởi Công ty ĐT và F không có thỏa thuận về chi phí này, đồng thời trên tàu đã có các thuyền viên thực hiện việc trông coi tàu, Công ty ĐT cũng không có chứng từ phù hợp. Đối với chi phí về lương thuyền viên, tiền ăn, tiền nước ngọt, dầu máy, F đề nghị cắt giảm số lượng thuyền viên theo định biên an toàn tối thiểu và mức lương hưởng 70%, giảm tiền ăn của thuyền viên và lượng dầu tiêu thụ thể hiện tại Công văn số 195/VĐS-QLT ngày 01/8/2017 theo đó, F chấp nhận các mục cần phải thanh toán này nhưng chưa đồng ý mức chi phí do bên Công ty ĐT đưa ra; tuy nhiên, việc đề nghị giảm chi phí chỉ là ý kiến của bên F, chưa được các bên thống nhất cắt giảm, chưa làm việc với các thuyền viên về việc cắt giảm lương và mức tiền ăn của các thuyền viên. Đây là các chi phí thực tế mà Công ty ĐT đã chi phí trên thực tế và có đầy đủ chứng từ chứng minh. Do đó, không có căn cứ để chấp nhận kháng cáo của nguyên đơn về việc không chấp nhận chi phí này.

[6] Như vậy, số tiền F phải thanh toán cho Công ty ĐT các chi phí cho tàu neo đậu tại khu neo Bến Gót Hải Phòng từ ngày 28/4/2017 đến ngày 25/11/2019 là 3.455.069.695 đồng như Tòa án cấp sơ thẩm đã xác định là có căn cứ và phù hợp.

[7] *Về việc thanh lý hợp đồng thuê tàu trần*: Theo Hợp đồng thuê tàu số 01/2015-FS GLORY, thời gian thuê tàu: Chủ tàu đồng ý cho thuê và người thuê tàu đồng ý thuê con tàu nói trên trong khoảng thời gian 20 tháng +/- 3 tháng do Chủ tàu lựa chọn kể từ lúc tàu hoàn thành công việc sửa chữa lên đà và neo tại một vị trí neo an toàn. Ngày 17/02/2017, F đã có Công văn số 35/VĐS-QLT về việc đề nghị trả tàu FS Glory, theo đó, tàu FS Glory được bàn giao cho Công ty ĐT khai thác từ ngày 01/9/2015, đến thời điểm có công văn đề nghị trả tàu, thời gian thuê được 18 tháng. Theo đó, việc F có văn bản đề nghị bàn giao lại tàu là phù hợp với thời hạn thuê tàu. Mặt khác, mặc dù tại Công văn số 182/VĐS-QLT ngày 14/7/2017 của F gửi Công ty ĐT về việc cho thuê tàu FS Glory, F đồng ý cho Công ty ĐT thuê tàu FS Glory nhưng thực tế, 2 bên chưa giao kết lại hợp đồng, từ Công văn số 195/VĐS-QLT ngày 01/8/2017, F đã đề nghị quyết toán Hợp đồng và bàn giao lại tàu, mục đích thu hồi tàu để bàn giao cho V bán thu hồi nợ. Tại biên bản họp về việc Quyết toán công nợ tàu FS Glory và FS Beach thể hiện các bên đã thống nhất nội dung: Thời điểm kết thúc Hợp đồng thuê tàu trần là ngày 27/4/2017. Hai bên đã thực hiện Quyết toán hợp đồng, chốt công nợ và xác định thời điểm bàn giao tàu vào ngày 28/4/2017. Do đó, kể từ ngày 28/4/2017, các bên không còn thực hiện việc cho thuê tàu nên việc chấp nhận yêu cầu thanh lý hợp đồng của bị đơn là có căn cứ như nhận định của Tòa án cấp sơ thẩm. Vì vậy, không chấp nhận yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn.

[8] *Về chi phí sửa chữa tàu phục vụ đăng kiểm hàng năm là 843.897.124 đồng*: F cho rằng chưa có thỏa thuận chính thức về việc sửa chữa này đối với Công ty ĐT, tuy nhiên, tại biên bản họp về việc Quyết toán công nợ tàu FS Glory và kế hoạch khai thác tàu ngày 12/07/2017 thể hiện về công tác sửa chữa tàu phục vụ đăng kiểm hàng năm: Công ty ĐT đồng ý nhận sửa chữa cho tàu FS Glory, hai bên sẽ ký hợp đồng để Công ty ĐT làm tổng thầu sửa chữa tàu FS Glory theo hạng mục và chi phí đã thống nhất ngày 15/5/2017 (Dự kiến: 900.000.000 đồng - chưa bao gồm VAT). Tại Công văn số 182/VĐS-QLT ngày 14/7/2017 của Công ty VĐ gửi Công ty ĐT về việc cho thuê tàu FS Glory, mục 3 có nội dung: “Về việc sửa chữa, phục vụ đăng kiểm hàng năm: Chúng tôi đề nghị Quý Công ty đứng ra thực hiện sửa chữa và ứng chi phí sửa chữa trên cơ sở hạng mục và đơn giá được VĐ thống nhất”. Như vậy, việc Công ty ĐT thực hiện việc sửa chữa tàu định kỳ hàng năm theo đề nghị của F, các bên đã nhất trí thống nhất để Công ty ĐT thực hiện việc sửa chữa và ứng chi phí. Về các chi phí thực tế phát sinh: Theo các hóa đơn, hợp đồng Công ty ĐT kí kết với các Công ty khác thực hiện việc sửa chữa. Việc Tòa án cấp sơ thẩm đã xác định chi phí sửa chữa tàu là 843.897.124 đồng là có căn cứ. Mặt khác, số tiền thực tế phát sinh thấp hơn số tiền sửa chữa dự kiến tại biên bản họp về việc Quyết toán công nợ tàu FS Glory và kế hoạch khai thác tàu ngày 12/07/2017. Do đó, không có căn cứ để chấp nhận kháng cáo của F về việc bác yêu cầu phản tố của bị đơn về số tiền sửa chữa định kỳ hàng năm.

[9] Về yêu cầu buộc F phải chịu chi phí lai kéo từ xí nghiệp TH đến Nhà máy đóng tàu BS và chi phí trông coi: Tại biên bản làm việc về việc xử lý công việc liên quan đến 2 tàu FS Beach và FS Glory ngày 12/6/2018, F và Công ty ĐT đã thống nhất nội dung Công ty ĐT sẽ làm việc với TH để di dời tàu sang Nhà máy đóng tàu Bạch Đằng, F có trách nhiệm thu xếp vị trí neo đậu mới cho tàu FS Glory. Tuy nhiên, F lại không thực hiện thỏa thuận các bên, dẫn tàu về Nhà máy đóng tàu BS là lỗi của Công ty ĐT dẫn tới việc phát sinh chi phí trông coi tại Nhà máy đóng tàu BS. Mặt khác, sau khi đưa tàu về Nhà máy đóng tàu BS, F đã có nhiều công văn yêu cầu Công ty ĐT chuyển tàu sang Nhà máy đóng tàu Bạch Đằng nhưng Công ty ĐT không thực hiện. Tại Công văn số 23062018/CVĐT/FSG ngày 23/6/2018, Công ty ĐT đã khẳng định: Công ty không có trách nhiệm trong việc bàn giao lại tàu FS Glory khi F chưa thực hiện xong việc thanh quyết toán các chi phí và công nợ đã phát sinh. Tuy nhiên, F cũng có lỗi một phần khi chậm thực hiện nghĩa vụ thanh toán dẫn đến việc Công ty ĐT không có khả năng thanh toán số tiền 500.000.000 đồng với Xí nghiệp TH, gây khó khăn cho việc dẫn tàu đi. Việc Công ty ĐT lai kéo tàu đi từ xí nghiệp TH nhằm tránh những thiệt hại do phí phạt không di chuyển tàu, nếu chuyển sang Nhà máy đóng tàu Bạch Đằng, Công ty ĐT vẫn phải ứng trước các chi phí về di chuyển tàu; đồng thời, chi phí do trông coi tàu tại Nhà máy đóng tàu BS thấp hơn chi phí trông coi tại Xí nghiệp TH nên có thể coi Công ty ĐT đã hạn chế được một phần thiệt hại do lỗi của mình. Như vậy, Công ty ĐT và F đều có lỗi trong việc để phát sinh chi phí lai kéo từ xí nghiệp TH đến Nhà máy đóng tàu BS và chi phí trông coi tại đây. Theo Tòa án cấp sơ thẩm xác định, tính đến thời điểm xét xử sơ thẩm, chi phí di dời tàu là 242.000.000 đồng, chi phí trông coi tàu là 1.656.600.000 là có căn cứ để chấp nhận, đồng thời, Công ty ĐT phải chịu số tiền 949.300.000 đồng tương ứng với 50% lỗi, F phải chịu số tiền 949.300.00 đồng, tương ứng với 50% lỗi. Việc Tòa án cấp sơ thẩm chỉ xác định F có lỗi hoàn toàn trong việc làm phát sinh chi phí lai kéo từ xí nghiệp TH đến Nhà máy đóng tàu BS và chi phí trông coi là chưa đầy đủ và toàn diện. Do đó, chấp nhận một phần yêu cầu kháng cáo của nguyên đơn.

[10] Về kháng cáo về yêu cầu tính lãi suất chậm trả: Đối với các khoản nợ chưa được các bên thống nhất đang được Tòa án giải quyết, tại thời điểm xét xử sơ thẩm các bên chưa thống nhất được số tiền nợ nên Tòa án cấp sơ thẩm đã không xác định lãi suất chậm trả đối với số tiền này là có cơ sở. Tuy nhiên, đối với khoản nợ đã được các bên thống nhất gồm: Chi phí trông coi tàu FS Glory từ ngày 25/11/2017 đến ngày 31/5/2018 theo Biên bản đối chiếu công nợ ngày 31/5/2018, tổng chi phí là 847.880.000 đồng, lãi tính từ ngày 11/6/2018. Chi phí trông coi tàu từ ngày 28/4/2017 đến ngày 24/11/2017 đã được hai bên xác nhận một phần là 1.443.309.840 đồng theo Biên bản làm việc ngày 12/6/2018. Tuy nhiên, tại Biên bản làm việc ngày 12/6/2018, hai bên đã thỏa thuận lại việc thanh toán số tiền 847.880.000 đồng này sẽ được thanh toán sau khi bán tàu và không yêu cầu lãi suất chậm trả, do việc bán tàu chưa được thực hiện nên Công ty VĐ không chậm thanh

toán và không phải chịu lãi chậm trả. Việc Tòa án cấp sơ thẩm xác định nguyên đơn phải chịu lãi chậm trả đối với số tiền chi phí trông coi tàu từ ngày 25/11/2017 đến ngày 31/5/2018 là không có căn cứ. Đối với mức lãi suất chậm trả, Tòa án cấp sơ thẩm đã xác định mức lãi suất chậm trả được tính theo mức lãi suất quá hạn trung bình của liên ngân hàng (15,24%/năm) là có căn cứ. Theo đó, số tiền lãi chậm trả của số nợ 1.443.309.840 đồng tính từ ngày 13/6/2018 đến ngày 31/10/2019 là: 304.278.555 đồng. Như vậy, có căn cứ chấp nhận một phần kháng cáo của nguyên đơn.

- *Xét kháng cáo của bị đơn:*

[11] Về việc Công ty ĐT yêu cầu F phải thanh toán các khoản tiền theo yêu cầu của Công ty ĐT rồi mới bàn giao tàu cho F: Do thời hạn thuê tàu FS Glory theo Hợp đồng được ký kết giữa F và Công ty ĐT đã hết, nên chủ tài sản là Fehsip có quyền đòi lại tài sản đã cho thuê là phù hợp quy định tại khoản 1 Điều 482 Bộ luật Dân sự 2015, cụ thể: *“Bên thuê phải trả lại tài sản thuê trong tình trạng như khi nhận, trừ hao mòn tự nhiên hoặc theo đúng như tình trạng đã thỏa thuận...”* do đó, Công ty ĐT là bên thuê phải có trách nhiệm trả lại tài sản. Mặt khác, các bên không có thỏa thuận về việc sử dụng con tàu để làm tài sản đảm bảo cho việc thanh toán nợ; việc thanh quyết toán, chốt nợ và thanh toán do các bên tự thỏa thuận với nhau, việc chậm thanh toán tiền thiếu không phải là căn cứ để Công ty ĐT từ chối bàn giao tàu, gây kéo dài thời gian giữ tàu làm phát sinh nhiều chi phí khác không đáng có. Do đó, không chấp nhận kháng cáo của bị đơn.

[12] Đối với lãi suất chậm thi hành án: Theo phần quyết định của bản án sơ thẩm đã tuyên nguyên đơn phải chịu lãi suất chậm thi hành án theo khoản 2 Điều 468 Bộ luật Dân sự đối với số tiền nợ chưa được các bên thống nhất là 4.914.647.934 đồng và chịu lãi suất trong quá trình thi hành án theo lãi suất trung bình của ba ngân hàng tại thời điểm thanh toán đối với số tiền nợ đã được các bên thống nhất là 2.291.189.840 đồng; số nợ lãi chậm trả không tuyên phải chịu lãi trong giai đoạn thi hành án là không đúng quy định tại điểm b khoản 1 Điều 13 Nghị quyết 01/2019/NQ-HĐTP ngày 11/01/2019 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao về việc hướng dẫn áp dụng một số quy định của pháp luật về lãi, lãi suất, phạt vi phạm. Trong trường hợp này, các bên không có thỏa thuận về mức lãi suất nên cần phải xác định, toàn bộ số tiền chậm trả gồm cả tiền nợ gốc đã thống nhất, chưa thống nhất và tiền lãi phát sinh đều phải chịu lãi suất chậm thi hành án theo quy định tại b khoản 1 Điều 13 Nghị quyết 01/2019/NQ-HĐTP ngày 11/01/2019 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao.

[13] Đối với khoản tiền thuê trông coi tàu và thuê địa điểm trông coi tàu, Công ty ĐT phải có nghĩa vụ trả cho Công ty HD và Công ty BS. Công ty HD và Công ty BS không yêu cầu giải quyết trong vụ án này nhưng Công ty HD và Công



ty BS phải cùng Công ty ĐT bàn giao tài FS GLORY cho Công ty VĐ ngay sau khi Bản án có hiệu lực pháp luật.

[14] Từ những phân tích trên, Hội đồng xét xử xét thấy việc kháng cáo của nguyên đơn là có căn cứ để chấp nhận một phần, không chấp nhận kháng cáo của bị đơn, sửa Bản án sơ thẩm về việc chịu chi phí lai kéo từ xí nghiệp TH đến Nhà máy đóng tàu BS, chi phí trông coi và lãi suất chậm trả, lãi suất thi hành án.

*- Về án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm, phúc thẩm: Căn cứ Điều 147, Điều 148 của Bộ luật Tố tụng dân sự; căn cứ khoản 4 Điều 26, Điều 29 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.*

[15] Án phí sơ thẩm: Nguyên đơn là Công ty VĐ phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm tương ứng với yêu cầu phản tố của bị đơn được Tòa án chấp nhận, số tiền là 114.495.642 đồng. Bị đơn là Công ty ĐT phải chịu án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm tương ứng với phần yêu cầu kiện đòi tài sản của nguyên đơn được Tòa án chấp nhận, số tiền là 3.000.000 đồng và án phí tương ứng với yêu cầu phản tố của bị đơn không được Tòa án chấp nhận, số tiền là 65.829.250 đồng, tổng cộng số tiền phải chịu là 68.829.250 đồng.

[16] Án phí kinh doanh phúc thẩm: Do kháng cáo của nguyên đơn là Công ty VĐ được chấp nhận một phần, kháng cáo của bị đơn là Công ty ĐT không được chấp nhận nhưng Hội đồng xét xử sửa quyết định bản án sơ thẩm về phần lãi suất chậm thi hành án nên Công ty VĐ và Công ty ĐT không phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm.

Vì các lẽ trên,

### **QUYẾT ĐỊNH:**

Căn cứ vào khoản 1 Điều 30, khoản 1 Điều 35, điểm b khoản 1 Điều 39, Điều 144, khoản 1 Điều 147, Điều 148, Điều 200, Điều 296, khoản 2 Điều 308, Điều 309 Bộ luật Tố tụng dân sự năm 2015; Căn cứ vào các Điều 688, Điều 137, 138, 360, 361, 428, 472, 473, 474, 476, 478, 480, 482 Bộ luật dân sự 2015;

Căn cứ các Điều 152, 153, 154, 155, 156 Bộ luật Hàng hải 2005; Căn cứ các Điều 229, 230, 231, 232, 233 Bộ luật Hàng hải 2015; Căn cứ vào Điều 306 Luật thương mại năm 2005;

Căn cứ vào khoản 4 Điều 26, Điều 29 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:** Chấp nhận một phần kháng cáo của nguyên đơn; không chấp nhận kháng cáo của bị đơn; sửa Bản án sơ thẩm; cụ thể:

1. Chấp nhận yêu cầu khởi kiện của Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ:

- Buộc Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT trả lại tàu FS GLORY; hồ hiệu: 3WLO; số IMO: 9348261; số đăng ký: VN-2647-VT; cảng đăng ký: Hải Phòng là tài sản thuê theo Hợp đồng thuê tàu trần số 01/2015-FS GLORY ngày 15/7/2015 cho Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ.

- Công ty TNHH Thương mại vận tải Quốc tế HD và Công ty TNHH đóng tàu BS phải bàn giao trả lại tàu FS GLORY hồ hiệu: 3WLO; số IMO: 9348261; số đăng ký: VN-2647-VT; cảng đăng ký: Hải Phòng cho Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT ngay sau khi Bản án có hiệu lực pháp luật để Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT trả lại cho Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ.

## 2. Chấp nhận một phần yêu cầu phản tố của bị đơn:

- Hợp đồng thuê tàu trần số 01/2015-FS GLORY ngày 15/7/2015 được thanh lý từ thời điểm ngày 27/4/2017; Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT không phải tiếp tục chịu chi phí thuê tàu kể từ ngày 28/4/2017.

- Buộc Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ phải thanh toán cho Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT số tiền sau khi đã khấu trừ tiền thuê tàu Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT còn nợ gốc tính đến ngày 31/10/2019: **6.495.642.040** (Sáu tỷ, bốn trăm chín mươi lăm triệu, sáu trăm bốn mươi hai nghìn, không trăm bốn mươi) đồng

(Trong đó: **Nợ gốc là 6.191.363.485** đồng, gồm: Chi phí trông coi và di chuyển tàu FS Glory từ ngày 28/4/2017 đến ngày 24/11/2017 đã bao gồm thuế VAT: 3.482.636.361 đồng; Chi phí sửa chữa tàu tại khu neo Bến Gót - Hải Phòng, phục vụ cho việc đăng kiểm hàng năm và duy trì cấp tàu là 843.897.124 đồng; Chi phí chuyển tàu từ Xí nghiệp tư nhân TH sang Nhà máy đóng tàu BS (đã bao gồm thuế VAT): **121.000.000** đồng; Chi phí trông coi tàu tại Công ty TNHH đóng tàu BS từ ngày 15/6/2018 đến ngày 31/10/2019 (đã bao gồm VAT): **828.300.000** đồng; Chi phí trông coi tàu từ ngày 25/11/2017 đến ngày 15/6/2018: 915.530.000 đồng. **Nợ lãi: 304.278.555** đồng).

- Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ và Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT còn phải tiếp tục thanh toán chi phí trông coi tàu kể từ ngày 01/11/2019 đến khi nhận Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ lại tàu (đã bao gồm thuế VAT): 99.000.000 đồng/30 ngày (3.300.000 đồng/ngày), mỗi bên chịu một nửa là 49.500.000 đồng/30 ngày (1.650.000 đồng/ngày).

Kể từ ngày Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT có đơn yêu cầu thi hành án cho đến khi thi hành án xong, Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ còn phải chịu khoản tiền lãi của số tiền còn phải thi hành án theo mức lãi suất quy định tại Điều 357, Điều 468 của Bộ luật Dân sự năm 2015.

## 3. Về án phí kinh doanh thương mại:

+ Án phí kinh doanh sơ thẩm:

Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT phải nộp số tiền 68.829.250 đồng án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm nhưng được trừ số tiền tạm ứng án phí đã nộp 57.877.000 đồng theo Biên lai thu tiền số 0004939 ngày 08/4/2019 tại Chi cục Thi hành án dân sự quận HA, thành phố Hải Phòng. Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT còn phải tiếp tục nộp số tiền 10.952.250 đồng tiền án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ phải nộp 114.495.642 đồng án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm nhưng được trừ số tiền tạm ứng án phí đã nộp là 300.000 đồng theo Biên lai thu tiền số 0004917 ngày 26/3/2019 tại Chi cục Thi hành án dân sự quận HA, thành phố Hải Phòng. Nguyên đơn còn phải tiếp tục đóng số tiền 114.195.642 đồng tiền án phí kinh doanh thương mại sơ thẩm.

+ Án phí kinh doanh phúc thẩm:

Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ không phải chịu án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm, trả lại Công ty TNHH MTV Hàng hải VĐ số tiền tạm ứng án phí đã nộp là 2.000.000 đồng theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số 0005543 ngày 12/2/2020 nhưng tạm giữ số tiền này để đảm bảo thi hành án.

Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT không phải chịu 2.000.000 đồng án phí kinh doanh thương mại phúc thẩm, trả lại Công ty TNHH Thương mại và vận tải biển ĐT số tiền tạm ứng án phí đã nộp là 2.000.000 đồng theo Biên lai thu tiền tạm ứng án phí, lệ phí Tòa án số 0005519 ngày 31/1/2020 nhưng tạm giữ số tiền này để đảm bảo thi hành án.

Trường hợp bản án, quyết định được thi hành theo quy định tại Điều 2 Luật thi hành án Dân sự thì người được thi hành, người phải thi hành án 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 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.

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

**Nơi nhận:**

- VKSND TP Hải Phòng;
- Chi cục THADS quận HA;
- TAND quận HA;
- Đương sự (để thi hành);
- Lưu: Hồ sơ, HCTP.

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

**Vũ Thị Thu Hà**