

PHÁP LUẬT VỀ GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP BẰNG TRỌNG TÀI ĐỐI VỚI HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG Ở VIỆT NAM

NGUYỄN HOÀNG CHƯƠNG
Học viện Hàng không Việt Nam

Nhận bài ngày 15/7/2026. Sửa chữa xong 18/8/2026. Duyệt đăng 22/8/2026.

Abstract

Based on an examination of the role of arbitration and the principle of freedom of agreement, this article evaluates the legal provisions governing the form of arbitration agreements, the jurisdiction of Vietnamese arbitration over international disputes, and the legal consequences of invalid arbitration agreements. The article identifies several shortcomings, including the lack of clarity regarding the written-form requirement, uncertainty concerning the scope of disputes relating to the carrier's liability for damages, and limitations in the legislative technique governing invalid arbitration agreements. On this basis, the article proposes recommendations for legal reform aimed at enhancing the transparency, consistency, and effectiveness of arbitration in disputes arising from the carriage of goods by air.

Keywords: Air carriage, commercial arbitration, contract of carriage, dispute resolution.

1. Đặt vấn đề

Vừa qua, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 có hiệu lực từ ngày 01/7/2026, đã đặt ra yêu cầu ng-
hiên cứu lại một cách có hệ thống các quy định pháp luật liên quan đến quan hệ vận chuyển hàng hóa bằng
đường hàng không, trong đó có cơ chế giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài. Luật mới là cơ sở pháp lý quan
trọng cho việc tổ chức, quản lý và vận hành hoạt động hàng không dân dụng trong giai đoạn mới, đồng thời
phản ánh nhu cầu tiếp cận hiện đại, minh bạch hơn trong điều chỉnh các quan hệ pháp lý thuộc lĩnh vực hàng
không. Tuy nhiên, bên cạnh những điểm mới tích cực, việc áp dụng cơ chế Trọng tài đối với tranh chấp phát
sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không vẫn đặt ra nhiều vấn đề cần tiếp tục làm rõ.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Quy định pháp luật về giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài đối với hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

Thứ nhất, theo quy định tại khoản 1 Điều 73 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 “Các bên của hợp đồng vận chuyển hàng hóa có thể thỏa thuận giải quyết tranh chấp phát sinh bằng Trọng tài. Thỏa thuận Trọng tài phải được lập thành văn bản”, quy định này đã khẳng định quyền tự do thỏa thuận của các bên (người vận chuyển và người thuê vận chuyển) trong việc lựa chọn phương thức giải quyết tranh chấp, “sự đồng ý của các bên là nền tảng làm phát sinh thẩm quyền của Hội đồng Trọng tài, trao cho Hội đồng Trọng tài thẩm quyền đưa ra phán quyết cuối cùng và ràng buộc các bên mà không cần phải thông qua Tòa án quốc gia” (Tòa án nhân dân tối cao và Tổ chức Tài chính quốc tế, 2017). Có thể thấy “bên cạnh Tòa án, Trọng tài thương mại ngày càng được doanh nghiệp quan tâm và lựa chọn nhờ các ưu thế nổi bật như thủ tục linh hoạt, bảo mật thông tin và hiệu lực chung thẩm của phán quyết. Việc ban hành Luật Trọng tài thương mại năm 2010 đánh dấu bước phát triển quan trọng trong việc thể chế hóa phương thức Trọng tài ở Việt Nam theo hướng tiệm cận với các chuẩn mực quốc tế” (Vũ Trọng Giang, 2026).

Email: chuongnh@vaa.edu.vn.

Bên cạnh đó, thỏa thuận Trọng tài phải được lập thành văn bản có ý nghĩa khẳng định cơ sở pháp lý cho việc lựa chọn Trọng tài trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, đồng thời đề cao nguyên tắc tự do thỏa thuận và yêu cầu chặt chẽ về hình thức của thỏa thuận Trọng tài. Đây là nền tảng quan trọng để các bên chủ động thiết kế cơ chế giải quyết tranh chấp phù hợp với tính chất thương mại, kỹ thuật và quốc tế của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không. Có thể thấy, yêu cầu về hình thức văn bản là một công cụ để bảo đảm tính chắc chắn của ý chí thỏa thuận, hơn nữa “xét về phương diện thực tiễn thì quy định này hoàn toàn phù hợp với yêu cầu hội nhập kinh tế thế giới với sự tham gia vào thị trường nhiều thành phần kinh tế theo định hướng xã hội chủ nghĩa ở nước ta” (Hồ Xuân Thắng, Sin Thoại Khánh, 2024).

Thứ hai, theo quy định tại khoản 2 Điều 73 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 “Đối với tranh chấp phát sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế liên quan đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển, việc giải quyết bằng Trọng tài tại Việt Nam chỉ được thực hiện trong các trường hợp quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 72 của Luật này”, quy định này cho thấy nhà làm luật không thừa nhận một cách tuyệt đối và vô điều kiện quyền lựa chọn Trọng tài tại Việt Nam đối với mọi tranh chấp phát sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế, tranh chấp từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế và liên quan đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển, quyền lựa chọn Trọng tài tại Việt Nam đã bị giới hạn trong phạm vi các trường hợp tại khoản 1 và khoản 2 Điều 72 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025.

Một điểm rất đáng chú ý là quy định chỉ giới hạn đối với tranh chấp liên quan đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển. Điều đó có nghĩa, không phải mọi tranh chấp từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế đều bị ràng buộc bởi giới hạn này, mà chỉ những tranh chấp xoay quanh việc người vận chuyển có phải bồi thường hay không, phạm vi bồi thường đến đâu, có được miễn hoặc giảm trách nhiệm hay không, mức bồi thường được xác định thế nào. Đây là nhóm tranh chấp cốt lõi và nhạy cảm nhất trong vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, bởi nó gắn trực tiếp với các vấn đề như mất mát, hư hỏng, chậm giao hàng, sự kiện gây thiệt hại và giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển. Chính vì tính chất đặc thù đó, pháp luật đặt ra cơ chế kiểm soát chặt hơn đối với nơi giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài.

Thứ ba, nội dung không tách rời của điều khoản hoặc thỏa thuận Trọng tài. Theo quy định tại khoản 3 Điều 73 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 “Quy định tại khoản 2 Điều này được coi là một phần của bất kỳ điều khoản hoặc thỏa thuận Trọng tài nào. Mọi điều khoản và thỏa thuận Trọng tài trái với quy định này đều bị coi là vô hiệu”, đây là một quy định rất đáng chú ý, bởi nhà làm luật không chỉ dừng lại ở việc đặt ra giới hạn cho thỏa thuận Trọng tài, mà còn gắn giới hạn đó vào mọi điều khoản Trọng tài có liên quan. Cụm từ được coi là một phần của bất kỳ điều khoản hoặc thỏa thuận Trọng tài nào cho thấy khoản 2 không chỉ là một quy phạm để đối chiếu khi có tranh chấp, mà được pháp luật đặt ở vị trí là nội dung mặc nhiên cấu thành của mọi thỏa thuận Trọng tài trong lĩnh vực này. Nói cách khác, dù các bên có ghi nhận hay không ghi nhận trong hợp đồng, thì giới hạn về việc chỉ được giải quyết bằng Trọng tài tại Việt Nam trong các trường hợp luật định vẫn đương nhiên tồn tại như một thành tố bắt buộc của thỏa thuận Trọng tài.

Bên cạnh đó, nếu như các bên thống nhất điều khoản và thỏa thuận Trọng tài trái với quy định trên sẽ dẫn đến hệ quả là vô hiệu. Điều đó có nghĩa là nếu điều khoản Trọng tài mở rộng thẩm quyền của Trọng tài tại Việt Nam vượt quá các trường hợp mà luật cho phép, thì sự trái luật đó không chỉ làm phát sinh khó khăn trong áp dụng mà còn trực tiếp tước bỏ hiệu lực pháp lý của điều khoản hoặc thỏa thuận ấy. Đây là một thông điệp lập pháp rất dứt khoát.

2.2. Quy định pháp luật về giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài đối với hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

Thứ nhất, hình thức thỏa thuận Trọng tài có giá trị tương đương văn bản. Quy định về hình thức thỏa thuận Trọng tài cho thấy pháp luật chuyên ngành hàng không đã tiếp cận thống nhất với nguyên tắc chung của pháp luật về Trọng tài thương mại, Trọng tài là cơ chế dựa trên thỏa thuận và thỏa thuận đó phải có thể kiểm chứng được. Tuy nhiên, khi áp dụng trên thực tế, vấn đề không dừng lại ở việc có văn bản hay không có văn bản, một câu hỏi đặt ra là văn bản đó tồn tại dưới hình thức nào? Đây là điểm

đặc biệt đáng chú ý trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, nguy cơ phát sinh tranh chấp về hiệu lực của thỏa thuận Trọng tài là rất lớn.

Yêu cầu lập thành văn bản có ý nghĩa đặc biệt lớn trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, vì loại hợp đồng này thường không phải lúc nào cũng được thể hiện bằng một văn bản hợp đồng truyền thống, có chữ ký đầy đủ của hai bên. Trong thực tiễn hàng không, quan hệ vận chuyển có thể được xác lập và vận hành thông qua nhiều loại chứng từ khác nhau như vận đơn hàng không, xác nhận đặt chỗ, điều kiện vận chuyển chuẩn hóa, hợp đồng dịch vụ logistics, thư điện tử giao dịch hoặc thông điệp dữ liệu điện tử. Chính vì vậy, nếu hiểu văn bản theo nghĩa quá hẹp, chỉ bao gồm hợp đồng giấy có chữ ký trực tiếp, thì sẽ không phù hợp với bản chất hiện đại của giao dịch hàng không, nhất là trong bối cảnh cách mạng công nghiệp lần thứ tư.

Thứ hai, tranh chấp về trách nhiệm bồi thường thiệt hại và tranh chấp có yếu tố gắn với thiệt hại. Một bất cập đáng chú ý là pháp luật chưa làm rõ phạm vi của cụm từ liên quan đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển. Về mặt câu chữ, cách diễn đạt này có vẻ bao quát, nhưng chính sự bao quát đó lại làm phát sinh rủi ro trong áp dụng. Nếu hiểu theo nghĩa hẹp, cụm từ này chỉ bao gồm những tranh chấp mà yêu cầu trọng tâm là buộc người vận chuyển bồi thường do mất mát, hư hỏng hoặc chậm giao hàng. Tuy nhiên, trong thực tiễn giải quyết tranh chấp từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế, yêu cầu của các bên thường không tồn tại biệt lập như vậy mà có thể đan xen nhiều nội dung khác nhau, như yêu cầu hoàn trả cước vận chuyển, phạt vi phạm, xác định hiệu lực chứng từ vận chuyển, phân chia trách nhiệm giữa người vận chuyển theo hợp đồng và người vận chuyển thực tế, hoặc yêu cầu doanh nghiệp bảo hiểm hoàn trả trên cơ sở thế quyền. Khi đó, rất khó xác định tranh chấp đó có còn là tranh chấp liên quan đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển hay không.

Bên cạnh đó, nếu không có tiêu chí nhận diện rõ ràng, cơ quan giải quyết tranh chấp có thể áp dụng không thống nhất. Một cách hiểu rộng sẽ dẫn tới việc gần như mọi tranh chấp phát sinh từ vận chuyển hàng hóa quốc tế đều bị kéo vào giới hạn của điều luật, vì phần lớn các tranh chấp ít nhiều đều có yếu tố thiệt hại hoặc trách nhiệm tài sản của người vận chuyển. Ngược lại, nếu hiểu quá hẹp, chỉ những tranh chấp trực tiếp yêu cầu bồi thường mới bị giới hạn, còn các yêu cầu phụ hoặc yêu cầu kết hợp sẽ thoát khỏi phạm vi điều chỉnh, làm giảm ý nghĩa kiểm soát của quy định. Chính sự thiếu ranh giới này tạo ra khoảng trống cho việc tranh luận về thẩm quyền, đặc biệt trong các vụ việc có yêu cầu hỗn hợp.

Thứ ba, điều khoản và thỏa thuận Trọng tài vô hiệu. Quy định xác định rằng mọi điều khoản và thỏa thuận Trọng tài trái với quy định này đều bị coi là vô hiệu, “*thỏa thuận Trọng tài vô hiệu có nghĩa là, ngày từ ban đầu, thỏa thuận đó đã mất hiệu lực*” (Dương Hồng Nhung, 2025). Tuy nhiên, điều luật lại không làm rõ vô hiệu ở mức độ nào, tức là vô hiệu toàn bộ điều khoản và thỏa thuận Trọng tài hay chỉ vô hiệu phần nội dung trái với quy định. Đây là khoảng trống quan trọng, bởi trong thực tiễn, điều khoản Trọng tài thường có cấu trúc phức hợp, bao gồm nhiều nội dung như: lựa chọn trung tâm Trọng tài, địa điểm giải quyết, luật áp dụng, phạm vi tranh chấp, thủ tục tố tụng... Nếu chỉ một nội dung trong đó, ví dụ: thỏa thuận chọn Trọng tài tại Việt Nam ngoài phạm vi luật cho phép là trái luật, thì câu hỏi đặt ra là toàn bộ điều khoản Trọng tài có bị vô hiệu hay chỉ phần trái luật bị vô hiệu?

Nếu áp dụng theo hướng vô hiệu toàn bộ, hệ quả là các bên sẽ mất luôn cơ chế Trọng tài và phải chuyển sang giải quyết tại Tòa án, dù bản thân họ vẫn có ý chí rõ ràng lựa chọn Trọng tài. Cách tiếp cận này có thể đi ngược lại bản chất của Trọng tài là tôn trọng thỏa thuận và giảm thiểu can thiệp của tài phán nhà nước. Ngược lại, nếu áp dụng theo hướng vô hiệu từng phần, thì phần nội dung hợp lệ của điều khoản Trọng tài vẫn được giữ lại, còn phần trái luật bị loại bỏ hoặc điều chỉnh cho phù hợp. Tuy nhiên, do điều luật không quy định rõ, nên việc lựa chọn cách hiểu nào sẽ phụ thuộc vào nhận định của cơ quan giải quyết tranh chấp, từ đó dẫn đến nguy cơ thiếu thống nhất trong thực tiễn xét xử và Trọng tài.

Bên cạnh đó, nguyên tắc tự do, tự nguyện cam kết, thỏa thuận được ghi nhận tại Bộ luật Dân sự 2015, từ đây chỉ các điều khoản, thỏa thuận vi phạm điều cấm của luật, trái đạo đức xã hội mới bị vô hiệu. Trong đó, có thể hiểu “*Điều cấm của luật là những quy định của luật không cho phép chủ thể thực*

hiện những hành vi nhất định” (Điều 123 Bộ luật Dân sự 2015). Như vậy, việc pháp luật hàng không quy định mọi điều khoản và thỏa thuận Trọng tài trái với quy định này đều bị coi là vô hiệu là chưa phù hợp với nguyên tắc trong Bộ luật Dân sự 2015.

2.3. Giải pháp hoàn thiện quy định pháp luật về giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài đối với hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không

Thứ nhất, bổ sung quy định tại khoản 1 Điều 73 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 theo hướng:

“Các bên của hợp đồng vận chuyển hàng hóa có thể thỏa thuận giải quyết tranh chấp phát sinh bằng Trọng tài. Thỏa thuận Trọng tài phải được lập thành văn bản.

Các hình thức có giá trị tương đương văn bản bao gồm thỏa thuận được xác lập qua trao đổi giữa các bên bằng telegram, fax, telex, thư điện tử và các hình thức khác theo quy định của pháp luật.”

Trước hết, đề xuất này góp phần làm rõ nội hàm của yêu cầu lập thành văn bản, một điều kiện có tính bắt buộc đối với hiệu lực của thỏa thuận Trọng tài. Trong khi quy định hiện hành chỉ dừng lại ở việc khẳng định hình thức văn bản mà không giải thích cụ thể, thì việc bổ sung các hình thức tương đương giúp loại bỏ cách hiểu cứng nhắc, hạn chế rủi ro cho các bên khi giao kết hợp đồng trong môi trường giao dịch hiện đại.

Xét từ góc độ hệ thống pháp luật, đề xuất này thể hiện sự tương thích và đồng bộ với Luật Trọng tài thương mại 2010 và tại Điều 7 Luật Mẫu về Trọng tài thương mại quốc tế của Ủy ban Liên hợp quốc về Thương mại quốc tế (UNCITRAL) đã được ban hành từ năm 1985 (được sửa đổi, bổ sung năm 2006) *“Thỏa thuận Trọng tài phải được lập thành văn bản. Thỏa thuận là văn bản nếu nó nằm trong một văn bản được các bên ký kết hoặc bằng sự trao đổi qua thư từ, Telex, telegrams hoặc các hình thức trao đổi viễn thông khác mà ghi nhận thỏa thuận đó hoặc qua trao đổi về đơn kiện và bản biện hộ mà trong đó thể hiện sự tồn tại của thỏa thuận do một bên đưa ra và bên kia không phủ nhận...”*. Pháp luật Trọng tài đã thừa nhận rộng rãi các hình thức thể hiện thỏa thuận Trọng tài, không giới hạn ở văn bản giấy truyền thống, mà bao gồm cả các phương tiện điện tử có khả năng lưu trữ và truy xuất. Do đó, việc Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 bổ sung quy định tương tự sẽ giúp tránh tình trạng xung đột hoặc hiểu khác nhau giữa luật chuyên ngành và luật chung, đồng thời củng cố tính thống nhất của hệ thống pháp luật.

Thứ hai, sửa đổi khoản 2 Điều 73 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 theo hướng *“Đối với tranh chấp phát sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế mà yêu cầu chủ yếu là xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển, việc giải quyết bằng Trọng tài tại Việt Nam chỉ được thực hiện trong các trường hợp quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 72 của Luật này”*, cách tiếp cận này giúp phân biệt rõ giữa hai nhóm tranh chấp: (i) tranh chấp có đối tượng trực tiếp là trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển; và (ii) tranh chấp chỉ có yếu tố liên quan gián tiếp đến thiệt hại nhưng bản chất không phải là tranh chấp về bồi thường. Việc xác định rõ yêu cầu chủ yếu hoặc yêu cầu chính sẽ tạo ra tiêu chí pháp lý cụ thể để cơ quan giải quyết tranh chấp có thể áp dụng thống nhất, đồng thời tránh tình trạng mở rộng phạm vi áp dụng một cách không cần thiết.

Bên cạnh đó, kiến nghị còn hướng đến thiết lập khả năng nhận diện tranh chấp hỗn hợp. Trong thực tiễn, tranh chấp từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không thường bao gồm nhiều yêu cầu đồng thời, như vừa yêu cầu bồi thường thiệt hại, vừa yêu cầu hoàn trả cước phí hoặc xác định hiệu lực chứng từ vận chuyển. Do đó, việc pháp luật quy định rõ rằng nếu yêu cầu bồi thường thiệt hại là yêu cầu chính, chi phối toàn bộ bản chất tranh chấp, thì áp dụng giới hạn của điều luật, ngược lại, nếu yêu cầu này chỉ mang tính phụ, không quyết định bản chất của tranh chấp, thì không nên mặc nhiên áp dụng cùng một cơ chế hạn chế. Giải pháp này giúp bảo đảm sự linh hoạt trong áp dụng, đồng thời phản ánh đúng cấu trúc thực tế của tranh chấp thương mại.

Thứ ba, sửa đổi, bổ sung quy định tại khoản 3 Điều 73 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 theo hướng:

“Quy định tại khoản 2 Điều này được coi là một phần của bất kỳ điều khoản hoặc thỏa thuận Trọng tài nào. Các điều khoản và thỏa thuận Trọng tài không được trái với quy định này, trường hợp vi phạm thì vô hiệu.

Các điều khoản và thỏa thuận Trọng tài vô hiệu từng phần khi một phần nội dung của điều khoản và thỏa thuận vô hiệu nhưng không ảnh hưởng đến hiệu lực của phần còn lại của điều khoản và thỏa thuận.”

Về kiến nghị sửa đổi quy định thành “...Các điều khoản và thỏa thuận Trọng tài không được trái với quy định này, trường hợp vi phạm thì vô hiệu” việc thay đổi này là nhằm hướng đến đây là một điều cấm của luật, nghĩa là không cho phép các bên thỏa thuận trái với khoản 2 Điều 73 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025, nếu vi phạm điều cấm của luật thì các điều khoản và thỏa thuận Trọng tài sẽ bị coi là vô hiệu, không có giá trị pháp lý để ràng buộc các bên, điều này là nhằm thống nhất căn cứ vô hiệu của pháp luật dân sự, đặc biệt là gắn trực tiếp với khái niệm điều cấm của luật theo Bộ luật Dân sự 2015. Điều này có ý nghĩa quan trọng, bởi theo lý luận chung, chỉ khi pháp luật xác định rõ hành vi bị cấm, thì việc áp dụng hậu quả vô hiệu mới có cơ sở vững chắc. việc sửa đổi quy định theo hướng xác định rõ tính chất điều cấm của luật là một bước hoàn thiện quan trọng, giúp đặt cơ sở lý luận vững chắc cho việc tuyên vô hiệu điều khoản và thỏa thuận Trọng tài, đồng thời bảo đảm sự thống nhất với Bộ luật Dân sự 2015, tăng tính minh bạch và khả năng dự đoán trước trong áp dụng pháp luật.

Bên cạnh đó, việc bổ sung quy định vô hiệu từng phần là điểm có ý nghĩa học thuật và thực tiễn quan trọng. Việc này phản ánh đúng tinh thần tại Điều 130 Bộ luật Dân sự 2015 “*Giao dịch dân sự vô hiệu từng phần khi một phần nội dung của giao dịch dân sự vô hiệu nhưng không ảnh hưởng đến hiệu lực của phần còn lại của giao dịch*”, hay tiệm cận với pháp luật quốc tế tại Điều 3.2.13 Bộ nguyên tắc Unidroit về hợp đồng thương mại quốc tế 2016 “*Chỉ các điều khoản của hợp đồng bị ảnh hưởng bởi lý do vô hiệu mới bị vô hiệu, trừ trường hợp xét trong hoàn cảnh cụ thể, sẽ là không hợp lý khi duy trì các điều khoản khác của hợp đồng*”. Theo đó, hiệu lực của điều khoản và thỏa thuận Trọng tài cần được bảo toàn tối đa trong phạm vi có thể, thay vì bị triệt tiêu toàn bộ chỉ vì một phần nội dung không hợp lệ. Đối với thỏa thuận Trọng tài, điều này càng có ý nghĩa, bởi Trọng tài là cơ chế dựa trên ý chí của các bên, việc tuyên vô hiệu toàn bộ chỉ vì một yếu tố kỹ thuật, ví dụ: lựa chọn địa điểm Trọng tài không phù hợp có thể làm mất đi toàn bộ cơ chế giải quyết tranh chấp mà các bên đã chủ động thiết lập.

3. Kết luận

Giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài trong hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không là một cơ chế phù hợp với bản chất thương mại, tính quốc tế và yêu cầu hiệu quả của hoạt động vận tải hiện đại. Việc Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 tiếp tục ghi nhận và phát triển các quy định liên quan đến Trọng tài đã góp phần khẳng định vai trò của phương thức này trong hệ thống pháp luật Việt Nam, đồng thời tạo cơ sở pháp lý cho các chủ thể chủ động lựa chọn cơ chế giải quyết tranh chấp phù hợp. Tuy nhiên, qua phân tích có thể thấy một số quy định còn tồn tại những hạn chế nhất định, đặc biệt là về hình thức của thỏa thuận Trọng tài, phạm vi áp dụng đối với tranh chấp liên quan đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển, cũng như cách thiết kế hậu quả pháp lý của thỏa thuận Trọng tài vô hiệu. Những bất cập này không chỉ ảnh hưởng đến tính minh bạch và thống nhất trong áp dụng pháp luật mà còn làm giảm hiệu quả của cơ chế Trọng tài trong thực tiễn. Trên cơ sở đó, bài viết đã đề xuất một số giải pháp hoàn thiện pháp luật. Các kiến nghị này không chỉ nhằm khắc phục những khoảng trống pháp lý hiện nay mà còn hướng tới việc nâng cao tính dự đoán trước, tính ổn định và hiệu quả của cơ chế giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài.

Tài liệu tham khảo

Dương Hồng Nhung (2025). Hoàn thiện quy định về thỏa thuận trọng tài vô hiệu trong Luật Trọng tài thương mại năm 2010. *Tạp chí Dân chủ và Pháp luật*, kỳ 1 (424), tháng 3.

Hồ Xuân Thắng & Sin Thoại Khánh (2024). Bàn về chế định thỏa thuận trọng tài dưới góc nhìn khoa học pháp lý. *Luật sư Việt Nam Online*. <https://lsvn.vn/ban-ve-che-dinh-thoa-thuan-trong-tai-duoi-goc-nhin-khoa-hoc-phap-ly-a148679.html>. Truy cập ngày 25/5/2026.

Tòa án nhân dân tối cao & Tổ chức Tài chính Quốc tế (IFC) (2017). *Sổ tay pháp luật về trọng tài và hòa giải (sách tham khảo)*. NXB Thanh niên.

Vũ Trọng Giang (2026). Thủ tục giải quyết tranh chấp thương mại bằng trọng tài ở Việt Nam: Những vướng mắc từ thực tiễn và kiến nghị hoàn thiện. *Luật sư Việt Nam Online*. <https://lsvn.vn/thu-tuc-giai-quet-tranh-chap-thuong-mai-bang-trong-tai-o-viet-nam-nhung-vuong-mac-tu-thuc-tien-va-kien-nghi-hoan-thien-a167893.html>. Truy cập ngày 20/5/2026.