

HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ MỨC BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI CỦA NGƯỜI VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG ĐỐI VỚI THIẾT HẠI HÀNH LÝ, HÀNG HÓA BỊ MẤT, THIẾU HỤT, HƯ HỎNG

NGUYỄN HOÀNG CHƯƠNG
Học viện Hàng không Việt Nam

Nhận bài ngày 15/6/2026. Sửa chữa xong 10/7/2026. Duyệt đăng 15/7/2026.

Abstract

This article examines Vietnamese legal provisions governing the limits of air carriers' liability for the loss of, shortage of, or damage to baggage and cargo. The analysis identifies several shortcomings that require further legislative refinement to ensure the transparency, consistency, and effective application of the relevant legal framework. On this basis, the article proposes recommendations for improving the applicable legal provisions, thereby contributing to a fair balance of interests among the parties to contracts of carriage by air and addressing the development needs of the air transport market in the context of international integration.

Keywords: Air carrier; baggage; cargo; compensation for damage.

1. Đặt vấn đề

Nhằm đáp ứng yêu cầu của thực tiễn và tiệm cận với các văn kiện quốc tế, pháp luật Việt Nam đã từng bước hoàn thiện các quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển hàng không. Theo đó, Nghị định số 208/2026/NĐ-CP ngày 15 tháng 6 năm 2026 của Chính phủ về vận tải hàng không (Nghị định số 208/2026/NĐ-CP) đã xây dựng cơ chế xác định mức bồi thường của người vận chuyển đối với thiệt hại hành lý, hàng hóa bị mất, thiếu hụt, hư hỏng. Tuy nhiên, trước sự phát triển của thị trường vận tải hàng không và yêu cầu bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật, các quy định hiện hành vẫn còn bộc lộ một số hạn chế, bất cập nhất định. Vì vậy, việc nghiên cứu, đánh giá các quy định về mức bồi thường thiệt hại của người vận chuyển hàng không và đề xuất các giải pháp hoàn thiện có ý nghĩa quan trọng cả về phương diện lý luận và thực tiễn.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Quy định về mức bồi thường thiệt hại của người vận chuyển hàng không đối với thiệt hại hành lý, hàng hóa bị mất, thiếu hụt, hư hỏng

2.1.1. Điểm a khoản 1 Điều 52 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP quy định: “Theo thỏa thuận giữa các bên, nhưng không vượt quá giá trị thiệt hại thực tế”. Quy định này cho phép người vận chuyển và hành khách hoặc người gửi hàng chủ động thỏa thuận mức bồi thường trên cơ sở sự thống nhất ý chí, thay vì mặc nhiên áp dụng các căn cứ pháp luật khác. Quy định này đã thể hiện sự ghi nhận nguyên tắc tự do, tự nguyện cam kết, thỏa thuận tại khoản 2 Điều 3 Bộ luật Dân sự 2015, đồng thời tạo điều kiện để các bên chủ động xác định mức bồi thường phù hợp với từng vụ việc cụ thể mà không phụ thuộc hoàn toàn vào cơ chế bồi thường mang tính cứng nhắc do pháp luật quy định. “Việt Nam đã xây dựng một khung pháp lý khá hoàn chỉnh để điều chỉnh quan hệ hợp đồng, quyền tự do hợp đồng, bao gồm: Bộ Luật Dân sự năm 2015, Luật Thương mại năm 2005 và các luật chuyên ngành khác” (Trần Thị Huệ, 2025), quy định trên cho thấy cách tiếp cận phù hợp với xu hướng tôn trọng quyền tự định đoạt của các chủ thể trong quan hệ dân sự, thương mại và góp phần giúp các bên tiết kiệm thời gian và chi phí để xác định mức bồi thường thiệt hại.

Tuy nhiên, nhằm bảo đảm bản chất của trách nhiệm bồi thường thiệt hại là bù đắp tổn thất thực tế,

Email: chuongnh@vaa.edu.vn.

pháp luật đặt ra giới hạn rằng mức bồi thường theo thỏa thuận không được vượt quá giá trị thiệt hại thực tế. Quy định này thể hiện nguyên tắc thiệt hại đến đâu thì bồi thường đến đó, đồng thời khẳng định trách nhiệm bồi thường chỉ nhằm khôi phục quyền lợi của bên bị thiệt hại, không phải là công cụ để một bên trong hợp đồng hưởng lợi bất chính và áp đặt sự trừng phạt quá nặng nề đến mức không công bằng cho bên còn lại trong mối quan hệ dân sự, điều này cho thấy sự tương đồng với “*Nguyên tắc bồi thường thiệt hại do vi phạm theo pháp luật hợp đồng hiện đại là bồi thường sao cho bên bị vi phạm được bù đắp ở mức tương tự như khi hợp đồng không bị vi phạm, không hơn và cũng không kém*” (Nguyễn Quốc Vinh, 2026).

2.1.2. Điểm b khoản 1 Điều 52 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP quy định: “*Theo mức giá trị đã kê khai của việc nhận hàng hóa, hành lý ký gửi tại địa điểm đến. Trường hợp người vận chuyển chứng minh được giá trị đã kê khai cao hơn giá trị thực tế thì mức bồi thường được tính theo giá trị thiệt hại thực tế*”. Như vậy việc kê khai giá trị là hoạt động của người gửi hàng hoặc hành khách nhằm thông báo cho người vận chuyển về giá trị của hàng hóa hoặc hành lý ký gửi trước khi thực hiện vận chuyển, việc này đã được ghi nhận tại điểm d3 khoản 3 Điều 60 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 “*Thỏa thuận về việc kê khai giá trị hàng hóa, hành lý ký gửi theo Điều lệ vận chuyển của người vận chuyển theo hợp đồng*”.

Tuy nhiên, giá trị kê khai không có ý nghĩa tuyệt đối trong việc xác định mức bồi thường. Việc cho phép người vận chuyển chứng minh giá trị kê khai cao hơn giá trị thiệt hại thực tế thể hiện nguyên tắc bồi thường chỉ nhằm bù đắp tổn thất thực tế. Theo đó, giá trị kê khai chỉ được thừa nhận khi phản ánh trung thực giá trị của tài sản, nếu không phù hợp với giá trị thực tế thì mức bồi thường sẽ được điều chỉnh tương ứng.

2.1.3. Điểm c khoản 1 Điều 52 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP quy định: “*Theo giá trị thiệt hại thực tế đối với hàng hóa, hành lý ký gửi không kê khai giá trị*”. Theo đó việc bồi thường không còn dựa trên thông tin do các bên xác lập trước khi giao kết hoặc thực hiện hợp đồng mà được xác định trên cơ sở giá trị thực tế của tài sản bị mất, thiếu hụt hoặc hư hỏng tại thời điểm phát sinh thiệt hại. Cách tiếp cận này bảo đảm rằng mức bồi thường phản ánh đúng tổn thất mà người bị thiệt hại phải gánh chịu, đồng thời hạn chế tình trạng yêu cầu bồi thường vượt quá giá trị thực của tài sản. Quy định trên phù hợp với hoạt động vận chuyển hàng không khi trường hợp hành khách và người gửi hàng không thực hiện kê khai giá trị đối với hành lý hoặc hàng hóa thông thường. Việc lấy giá trị thiệt hại thực tế làm căn cứ bồi thường giúp bảo đảm quyền lợi của người bị thiệt hại trong trường hợp không có căn cứ xác định khác.

2.1.4. Điểm d khoản 1 Điều 52 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP quy định: “*Theo giá trị thiệt hại thực tế đối với hành lý xách tay*”. Giá trị thiệt hại thực tế không phải là một phương thức bồi thường độc lập mà là tiêu chí định lượng tổn thất nhằm xác định chính xác giá trị tài sản bị mất, thiếu hụt hoặc hư hỏng tại thời điểm xảy ra sự kiện gây thiệt hại. Khác với cơ chế kê khai giá trị, trong đó giá trị tài sản được các bên xác lập trước khi thực hiện vận chuyển, cơ chế này yêu cầu việc xác định mức bồi thường phải dựa trên tổn thất thực tế phát sinh sau khi sự kiện gây thiệt hại xảy ra. Điều đó bảo đảm nguyên tắc bồi thường đúng thiệt hại, đồng thời hạn chế tình trạng bên bị thiệt hại yêu cầu bồi thường vượt quá giá trị tài sản thực tế.

Việc áp dụng giá trị thiệt hại thực tế cũng phản ánh sự phân bổ hợp lý rủi ro giữa các bên trong hợp đồng vận chuyển. Đối với hàng hóa hoặc hành lý ký gửi không kê khai giá trị, người gửi đã lựa chọn không sử dụng cơ chế xác lập giá trị trước khi vận chuyển nên giá trị tài sản chỉ có thể được xác định khi phát sinh thiệt hại. Tương tự, đối với hành lý xách tay, do tài sản luôn thuộc phạm vi quản lý trực tiếp của hành khách nên pháp luật không đặt ra cơ chế kê khai mà mặc nhiên lấy giá trị thiệt hại thực tế làm căn cứ xác định mức bồi thường khi trách nhiệm của người vận chuyển được xác lập.

2.2. Quy định về mức bồi thường thiệt hại của người vận chuyển hàng không đối với thiệt hại hành lý, hàng hóa bị mất, thiếu hụt, hư hỏng

Thứ nhất, quy định về mức bồi thường thiệt hại của người vận chuyển hàng không đối với thiệt hại hành lý, hàng hóa bị mất, thiếu hụt, hư hỏng chưa làm rõ mối quan hệ và thứ tự áp dụng giữa các căn cứ xác định mức bồi thường thiệt hại quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 1 Điều 52 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP. Mặc dù quy định đã ghi nhận bốn căn cứ gồm: thỏa thuận của các bên, giá trị kê khai, giá trị thiệt hại thực tế đối với hàng hóa, hành lý ký gửi không kê khai giá trị và giá trị thiệt hại thực tế

đối với hành lý xách tay, nhưng không quy định các căn cứ này được áp dụng theo thứ tự ưu tiên, áp dụng loại trừ lẫn nhau hay có thể được vận dụng đồng thời trong cùng một vụ việc.

Việc quy định nhiều căn cứ xác định mức bồi thường nhưng không xác định rõ trình tự áp dụng có thể dẫn đến nhiều cách hiểu khác nhau. Cách hiểu thứ nhất cho rằng các căn cứ này được áp dụng theo thứ tự ưu tiên, theo đó nếu các bên có thỏa thuận thì áp dụng điểm a, nếu không có thỏa thuận nhưng có kê khai giá trị thì áp dụng điểm b, trường hợp không kê khai giá trị thì áp dụng điểm c hoặc điểm d tùy thuộc vào loại tài sản bị thiệt hại. Đây là cách hiểu phù hợp với logic nội tại của điều luật và phản ánh sự chuyển tiếp từ cơ chế xác lập giá trị mang tính chủ quan của các bên sang cơ chế xác định giá trị dựa trên thiệt hại thực tế.

Tuy nhiên, cách hiểu về việc các căn cứ này được áp dụng theo thứ tự ưu tiên chỉ là sự suy luận từ cấu trúc của điều luật mà không có cơ sở pháp lý trực tiếp. Một cách hiểu khác có thể cho rằng các điểm a, b, c và d là những căn cứ độc lập, cho phép cơ quan giải quyết tranh chấp lựa chọn áp dụng tùy thuộc vào từng trường hợp cụ thể. Đồng thời, cũng không loại trừ khả năng các căn cứ này được áp dụng song song. Chẳng hạn, trong trường hợp hành khách vừa kê khai giá trị hành lý, vừa đạt được thỏa thuận riêng với người vận chuyển về mức bồi thường, điều luật không làm rõ liệu thỏa thuận của các bên hay giá trị kê khai sẽ được ưu tiên áp dụng.

Thứ hai, tại điểm a khoản 1 Điều 52 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP quy định mức bồi thường thiệt hại được xác định theo thỏa thuận của các bên nhưng *“không vượt quá giá trị thiệt hại thực tế”*. Quy định này chưa thực sự thống nhất với nguyên tắc tự do, tự nguyện cam kết, thỏa thuận được ghi nhận tại khoản 2 Điều 3 Bộ luật Dân sự 2015. Đồng thời, Điều 13 và Điều 360 Bộ luật Dân sự 2015 cũng ghi nhận quyền tự do của các bên trong việc xác định mức thiệt hại được bồi thường do vi phạm nghĩa vụ.

Từ góc độ này, mức bồi thường thiệt hại theo thỏa thuận cũng là một nội dung của quyền tự do hợp đồng. Trong nhiều trường hợp, các bên có thể chủ động thỏa thuận mức bồi thường cao hơn thiệt hại thực tế nhằm phân bổ rủi ro, bảo đảm việc thực hiện hợp đồng hoặc nâng cao trách nhiệm của bên có nghĩa vụ. Hơn nữa, pháp luật dân sự hiện hành không đặt ra nguyên tắc chung cấm các bên thỏa thuận về mức bồi thường cao hơn thiệt hại thực tế. Ngoài trường hợp pháp luật chuyên ngành có quy định hạn chế cụ thể, các bên về nguyên tắc vẫn có quyền tự định đoạt đối với thỏa thuận của mình. Do đó, việc giới hạn mức bồi thường theo thỏa thuận không được vượt quá giá trị thiệt hại thực tế theo quy định hiện nay có thể được xem là sự hạn chế quyền tự do hợp đồng, nhưng lại chưa đưa ra cơ sở lập pháp rõ ràng để lý giải cho sự hạn chế này.

Có thể thấy *“nguyên tắc của Luật Dân sự là những quy tắc chung được pháp luật quy định có vai trò định hướng và chỉ đạo toàn bộ các quy phạm của luật dân sự”* (Xuân Thọ, 2021), quy định tại điểm a khoản 1 Điều 52 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP chưa thực sự bảo đảm sự hài hòa giữa bồi thường thiệt hại với nguyên tắc tự do thỏa thuận. Việc giới hạn tuyệt đối mức bồi thường theo thỏa thuận không vượt quá giá trị thiệt hại thực tế vừa thiếu sự tương thích với tinh thần của Bộ luật Dân sự 2015, vừa chưa phản ánh đầy đủ nhu cầu phân bổ rủi ro và quyền tự định đoạt của các chủ thể trong hoạt động vận chuyển hàng không.

2.3. Giải pháp hoàn thiện quy định pháp luật về mức bồi thường thiệt hại của người vận chuyển hàng không đối với thiệt hại hành lý, hàng hóa bị mất, thiếu hụt, hư hỏng

2.3.1. Sửa đổi khoản 1 Điều 52 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP theo hướng: *“Mức bồi thường thiệt hại của người vận chuyển đối với hành lý, hàng hóa bị mất, thiếu hụt, hư hỏng được xác định theo thứ tự sau đây:*
.....”

Đề xuất bổ sung quy định về thứ tự ưu tiên áp dụng các căn cứ xác định mức bồi thường xuất phát từ yêu cầu bảo đảm tính minh bạch, thống nhất và khả năng dự đoán của pháp luật. Về bản chất, các điểm a, b, c và d khoản 1 Điều 52 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP không phải là các căn cứ tồn tại độc lập mà có mối quan hệ kế thừa và loại trừ lẫn nhau. Do đó, việc thiết lập một quy tắc ưu tiên là cần thiết nhằm xác định rõ căn cứ nào được áp dụng trước và điều kiện chuyển sang áp dụng căn cứ tiếp theo. Việc xác định thứ tự ưu tiên giữa các căn cứ xác định mức bồi thường cần được thực hiện theo hướng: ưu tiên áp dụng thỏa thuận của các bên, tiếp đến là giá trị kê khai và cuối cùng là theo giá trị thiệt hại thực tế.

Như vậy, việc bổ sung quy tắc ưu tiên giữa các căn cứ xác định mức bồi thường không làm thay đổi bản chất của cơ chế bồi thường hiện hành mà chỉ làm rõ trình tự áp dụng của các căn cứ này. Giải pháp này không chỉ khắc phục khoảng trống, mà còn góp phần bảo đảm sự cân bằng lợi ích giữa người vận chuyển và hành khách hoặc người gửi hàng trong hoạt động vận tải hàng không.

2.3.2. Sửa đổi điểm a khoản 1 Điều 52 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP theo hướng: “*Theo thỏa thuận giữa các bên*”, việc quy định theo hướng bỏ cụm từ “*nhưng không vượt quá giá trị thiệt hại thực tế*” và chỉ quy định “*theo thỏa thuận giữa các bên*” xuất phát từ yêu cầu bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật và tôn trọng nguyên tắc tự do thỏa thuận. “*Pháp luật Việt Nam ngày càng phát triển theo hướng tôn trọng sự thỏa thuận của các bên nếu nội dung thỏa thuận không vi phạm điều cấm của luật và không trái đạo đức xã hội. Đây là nguyên tắc cơ bản được quy định cụ thể trong Bộ luật Dân sự năm 2015 với vai trò là luật chung điều chỉnh quan hệ hợp đồng*” (Trương Nhật Quang, 2021). Vì thế đề xuất trên sẽ giúp quy định phù hợp với nguyên tắc tự do, tự nguyện cam kết, thỏa thuận được ghi nhận tại khoản 2 Điều 3 Bộ luật Dân sự 2015, đồng thời phù hợp với Điều 13, Điều 360 Bộ luật Dân sự 2015.

Trong quan hệ vận chuyển hàng không, mức bồi thường thiệt hại cũng là một nội dung của quan hệ hợp đồng, do đó về nguyên tắc các bên cần được quyền chủ động thỏa thuận nhằm phân bổ rủi ro phù hợp với nhu cầu và lợi ích của mình. Hơn nữa, pháp luật dân sự hiện hành không đặt ra nguyên tắc chung cấm các bên thỏa thuận về mức bồi thường cao hơn thiệt hại thực tế. Việc quy định áp dụng một giới hạn cứng đối với mọi trường hợp vô hình trung làm thu hẹp quyền tự do thỏa thuận. Trong khi đó, nguy cơ trục lợi hoặc yêu cầu bồi thường bất hợp lý có thể được kiểm soát thông qua các cơ chế khác như xác định hiệu lực của thỏa thuận, nguyên tắc thiện chí, trung thực, cấm lạm dụng quyền hoặc xem xét tính hợp lý của thỏa thuận trong từng trường hợp cụ thể.

Ngoài ra, đề xuất sửa đổi này còn góp phần hạn chế tình trạng một văn bản dưới luật lại đặt ra sự hạn chế đối với quyền tự do thỏa thuận mà pháp luật có hiệu lực pháp lý cao hơn không quy định. Điều này có ý nghĩa quan trọng trong việc bảo đảm tính đồng bộ và thứ bậc hiệu lực của hệ thống pháp luật. Tuy nhiên, việc mở rộng quyền tự do thỏa thuận không đồng nghĩa với việc các bên được tự do xác lập mọi thỏa thuận về bồi thường. Các thỏa thuận này vẫn phải tuân thủ các điều kiện có hiệu lực của giao dịch dân sự, không được vi phạm điều cấm của luật, không trái đạo đức xã hội và không được sử dụng nhằm che giấu các hành vi trục lợi hoặc xâm phạm quyền, lợi ích hợp pháp của bên thứ ba.

3. Kết luận

Pháp luật Việt Nam đã bước đầu xây dựng cơ chế xác định mức bồi thường thiệt hại của người vận chuyển hàng không. Tuy nhiên, các quy định hiện hành vẫn còn bộc lộ một số hạn chế nhất định. Đáng chú ý, pháp luật chưa xác định rõ thứ tự áp dụng giữa các căn cứ xác định mức bồi thường, dẫn đến nhiều cách hiểu và nguy cơ áp dụng pháp luật không thống nhất trong thực tiễn. Bên cạnh đó, quy định giới hạn mức bồi thường theo thỏa thuận không vượt quá giá trị thiệt hại thực tế cũng đặt ra vấn đề về tính tương thích với nguyên tắc tự do, tự nguyện cam kết và thỏa thuận. Vì vậy, việc hoàn thiện pháp luật sẽ tạo cơ sở pháp lý ổn định cho sự phát triển của thị trường vận tải hàng không trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Tài liệu tham khảo

- Chính phủ. (2026). *Nghị định số 208/2026/NĐ-CP ngày 15/6/2026 về vận tải hàng không*.
- Nguyễn Quốc Vinh (2026). Thiệt hại định trước: Một cơ chế bồi thường mới nên được bổ sung trong hệ thống pháp luật Việt Nam. *Nghiên cứu Lập pháp*. <https://lapphap.vn/Pages/TinTuc/212155/Thiet-hai-dinh-truoc--Mot-co-che-boi-thuong-moi-nen-duoc-bo-sung-trong-he-thong-phap-luat-Viet-Nam.html>
- Quốc hội. (2025). *Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15*.
- Trần Thị Huệ (2025). Quyền tự do hợp đồng theo pháp luật một số quốc gia và những vấn đề đặt ra đối với Việt Nam. *Pháp luật và Phát triển*. <https://phapluatphattrien.vn/quyen-tu-do-hop-dong-theo-phap-luat-mot-so-quoc-gia-va-nhung-van-de-dat-ra-doi-voi-viet-nam-d4215.html>
- Trương Nhật Quang (2021). Hiệu lực của thỏa thuận bồi thường thiệt hại ước tính. *Nghiên cứu Lập pháp*. <https://lapphap.vn/Pages/tintuc/tinchitiet.aspx?tintucid=210741>
- Xuân Thọ (2021). Các nguyên tắc cơ bản của pháp luật dân sự Việt Nam. *Liên đoàn Luật sư Việt Nam*. <https://liendoanluatsus.org.vn/cac-nguyen-tac-co-ban-cua-phap-luat-dan-su-viet-nam/>