

《华沙公约》与《蒙特利尔公约》的比较视角下航空货运单规则研究

孙佳滢

中国民航大学法学院, 天津

收稿日期: 2026年2月23日; 录用日期: 2026年3月3日; 发布日期: 2026年3月20日

摘要

航空货运单是托运人与承运人之间关于运输合同及货物运输的凭证和单据。航空货运单是运输合同、接受货物以及运输条件的初步证明, 并非运输合同本身, 也不是物权凭证。《华沙公约》对航空货运单的记载内容要求较多, 而《蒙特利尔公约》简化了要求, 仅要求出发地点、目的地点、经停地点和货物重量。《蒙特利尔公约》对航空货运单的内容和形式不再采取强制性要求, 取消了《华沙公约》中关于航空货运单不符合法律要求导致承运人不能主张责任限额的规定, 这一变化既反映了航空运输业对简化、电子化航空货运单的需求, 也是承运人责任制度调整的必然结果。

关键词

航空货运单, 《华沙公约》, 《蒙特利尔公约》, 责任限额

A Study on the Rules of Air Waybills from the Perspective of Comparing the *Warsaw Convention* and the *Montreal Convention*

Jiaying Sun

School of Law, Civil Aviation University of China, Tianjin

Received: February 23, 2026; accepted: March 3, 2026; published: March 20, 2026

Abstract

The air waybill is a document and evidence of the contract of carriage and the transportation of goods between the consignor and the carrier. It serves as an initial proof of the transportation

contract, acceptance of goods, and transportation conditions, but it is not the contract itself nor a document of title. The *Warsaw Convention* imposes numerous requirements on the content of the air waybill, while the *Montreal Convention* simplifies these requirements, only mandating the departure point, destination, stopover points, and weight of the goods. The *Montreal Convention* no longer imposes mandatory requirements on the content and form of the air waybill, and has abolished the provision in the *Warsaw Convention* that a carrier cannot claim liability limits if the air waybill does not meet legal requirements. This change not only reflects the demand of the air transport industry for simplified and electronic air waybills, but is also an inevitable result of the adjustment of the carrier's liability system.

Keywords

Air Waybill, Warsaw Convention, Montreal Convention, Liability Limit

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

航空货运单是国际航空货物运输体系中的核心法律单据，连接着托运人、承运人等多方主体的权利与义务，其规则设计是国际航空运输法律制度的重要组成部分。《华沙公约》与《蒙特利尔公约》作为调整国际航空货运的核心国际条约，先后构建了航空货运单的相关规制框架，二者在货运单法律性质认定、记载内容要求、与承运人责任限额的关联等方面存在显著差异。随着航空运输业向电子化、高效化快速发展，国际贸易对货流程便捷性的需求不断提升，航空货运单规则也随之发生适应性调整。本文以两大公约为研究蓝本，通过比较分析航空货运单的法律性质、法定记载内容及责任限额关联等核心法律问题，探讨货运单的合规性瑕疵是否必然导致承运人丧失责任限制的权利，梳理公约规则的演变逻辑，以期明晰国际航空货运单规则的发展趋势，为相关法律实践与规则完善提供理论参考。

2. 航空货运单的相关概念辨析

(一) 主运单与分运单的区别

航空货运单依签发主体与法律关系层级，分为航空主运单(MAWB)与航空分运单(HAWB)。主运单由实际承运人(航空公司)或其授权代理人签发，是航空公司与集中托运人(货运代理人)之间的运输合同证明，也是承运人接收货物、组织运输与交付的直接凭证，具有对世效力与全程运输约束力。分运单由集中托运人向实际货主签发，仅约束货代与货主之间的委托运输关系，不直接对抗航空公司。从功能上来说，MAWB 是干线运输与结算的法定单据，对应整批集货；HAWB 是分拨交付与清关的商业单据，对应单个货主的货物。[1]

(二) 货运单与货物收据的法律地位

货物收据不同于货运单，更侧重于承运人收货的证明文件。《蒙特利尔公约》第五条规定，航空货运单或者货物收据应记载出发地及目的地、约定经停地(如有)以及货物重量等 3 项内容，大大简化了《华沙公约》第八条所要求记载的 17 项内容[2]。《蒙特利尔公约》同时赋予货物收据与航空货运单同等的证据效力。对于使用其他方法代替航空货运单的情形，虽然托运人没有亲自填写航空货运单，但是有关记录是托运人或其代理人提供的，并且当托运人接受承运人提供的货物收据无异议时，即已被其确认。[3]

(三) 纸质运输凭证与电子运输凭证的法律效力

航空运输凭证的电子表现形式包括电子客票, 电子行李票和电子货运单三类。电子货运单即是其中的一类, 它具有四种功能: 运输凭证、计算运费文书、结账文书和取得保险的证明文书[3]。《蒙特利尔公约》顺应了电子技术的发展形势, 承认了电子运输凭证的法律地位, 公约第四条规定: “一、就货物运输而言, 应当出具航空货运单。二、任何保存将要履行的运输的记录的其他方法都可以用来代替出具航空货运单。采用此种其他方法的, 承运人应当应托运人的要求, 向托运人出具货物收据, 以便识别货物并能获得此种其他方法所保存记录中的内容。”公约允许当事人在航空运输中使用电子运输凭证, 以便提高商业效率。

3. 航空货运单的法律性质

航空货运单(Airway Bill, 简称 AWB)是托运人与承运人之间关于运输合同及货物运输的凭证和单据[4]。《华沙公约》第十一条第一款规定, “在没有相反的证据时, 航空货运单是订立合同、接受货物和承运条件的证明”。《蒙特利尔公约》继承了该条, 也规定“航空货运单或者货物收据是订立合同、接受货物和所列运输条件的初步证据”。接下来本节将从这三点分别对航空货运单的法律性质进行分析。

(一) 是运输合同的初步证明, 不是运输合同本身

有学者指出, 航空货运单实际上就是航空货物运输合同。其主要理由如下: 1) 航空货运单上的内容包含了合同所需的所有信息, 不仅描述了货物, 还详细记录了运费构成、运输条款、中转站点及收货人信息等关键数据。这些内容表明了托运方与承运方之间的权利与义务。2) 鉴于航空运输行业的特性, 托运方与承运方之间常常不会签订单独的运输合同, 而是将航空货运单作为双方唯一的法律性文件。[4]

但大多数学者将其认为是运输合同的证明, 而不是运输合同本身。《华沙公约》第五条规定, 即便在缺乏航空货运单、或该单据未能遵循国际公约要求、乃至遭遇遗失的情境下, 亦不会对货物运输合同效力与存续状态产生影响。第六条也规定航空货运单应当连同货物一起交给承运人。可以看出一般情况下运输合同订立在先, 航空货运单填写在后, 两者是独立的, 不能混为一谈。当没有明确的运输合同时, 则可以依据航空运输单来进行具体分析。例如在朗力公司与天地国际运输代理公司的航空货物运输合同纠纷案¹中, 朗力公司与天地国际分公司签订的《国际航空快件运输协议》并不包含具体的运输时间、目的地以及标的物等条款。这种协议是一种概括性协议, 旨在方便业务往来, 并不构成完整的运输合同法律关系。只有当概括性运输协议与特定的航空货运单相结合时, 才会形成针对特定货物的具体运输合同法律关系。

航空货运单在法律上仅构成初步证明, 在面临相反证据的挑战时, 其证明会被推翻。在汇泰制衣公司与大连华迅公司的国际航空货物运输纠纷案[5]中, 最高院认为, 尽管华迅公司作为中国东方航空公司的销售代理机构, 确实签发了航空货运单, 然而, 陈伟明与 I·F·C 米兰公司基于双方签订的《货物委托运输协议》而做出的实际履行行为——包括支付空运费及完成货物交付等, 构成了对该货运单的有力反驳。因此, 航空分运单在本案中仅被视作 I·F·C 公司接收并转运案涉货物的初步收据。由此可见航空货运单仅仅是运输合同的初步证明。

(二) 是接受货物的初步证明, 不是物权凭证

承运人在接收货物后填写航空货运单, 表示货物已经由其接管。航空货运单是确定航空运输开始时间最直接且便捷的证据。类似于运输合同的证明效力, 航空货运单作为承运人接收货物的证明也具有初步效力。如果有相反的证据存在, 这种初步效力可能会被推翻。[6]

¹朗力(武汉)注塑系统有限公司与天地国际运输代理(中国)有限公司武汉分公司、天地国际运输代理(中国)有限公司航空货物运输合同纠纷案, 湖北省武汉市中级人民法院(2012)鄂武汉中民商外初字第 00012 号民事判决书。

航空货运单并非物权凭证，它与海运提单的本质区别在于，海运提单作为货物的提货凭证，同时也是物权凭证，它赋予了持有人于目的港最终接收货物的权利，并允许持有人凭提单转让货物。然而，在国际航空运输领域，依据相关条约的规定，航空货运单并没有上述海运提单所具备的双重功能。在祥泰公司与(株)三改海运航空的航空货物运输合同纠纷案²中，山东高院在判决中确认了这一点：“由于航空货运单是承运人或其代理人出具的货物单据，不具有权利内容，因此，即使开证行控制单据也不产生海运提单能够产生的作用。”

《华沙公约》与《蒙特利尔公约》的第十三条均确立了一项原则，在货物顺利抵达指定目的地后，收货人一旦完成了所有应付款项的支付，并严格遵守航空货运单中详细列明的各项运输条款与条件，就获得了向承运人主张移交该货运单并请求交付货物的法定权利。因此，收货方仅需遵循发货方的指示，完成收货流程并支付款项后，即有权取得货物，出示空运运单并非必要条件。这进一步印证了航空货运单并非直接提货的必要凭据。现行的国际航空运输条约体系中，并未将航空货运单确立为货物交付的直接替代品，亦未在条款中赋予其作为担保物权设立基础的地位。航空货运单不是物权凭证。

从应然的角度来看，将航空货运单归为物权凭证也没有必要。尽管航空货运规则很多直接脱胎或借鉴自海上货运规则，但航空货运具有其独特属性。航空货运的突出特点是迅捷，从托运到最终收货，时间非常短暂。托运人选择航空运输这种高成本方式，主要是为了迅速便捷，常见的大宗托运货物包括鲜活食品、精密仪器、易碎物品等。在如此短暂的运输过程中，货物较少会多次易手。此外，航空运输的仓储能力也非常有限，这要求装运、运输和提货各环节之间的衔接非常迅速。^[7]

航空货运单也不具有普遍流转性。《华沙公约》和《蒙特利尔公约》均规定，在国际航空货物运输中，托运人需填写航空货运单一式三份，其中前两份分别由托运人、承运人各自持有，第三份“交收货人联”则随货物一起交给收货人。可以推导出，在航空运输的整个流程中，“交收货人联”这一关键文件，始终牢牢掌握在承运人手中，无法进行背书转让或其他形式的权利转移。

(三) 是运输条件的初步证明

航空运输通常运送高价值及高附加值的货物，因此运输条件对实现运输目的至关重要^[6]。黄力华认为，航空货运单能够初步证明的运输条件不仅包括明示的，还包括默示的。前者是指航空货运单上记载的内容，如经停地点和运费。后者涵盖了承运人在面临突发状况时所享有的调整中途经停地点的权利，以及托运方不在常规货物中隐匿或混入危险物质的承诺^[4]。王瀚则认为，航空货运单是一种“附合合同”，由承运人提供的一套“标准条件”构成，而非由双方当事人协商达成的。托运人只能在这些标准条件中做出选择，在运输条件上没有商议的空间。^[8]

4. 航空货运单的记载内容

《华沙公约》第八条规定了航空货运单应当包括的十七个项目，而《蒙特利尔公约》第五条规定航空货运单应当包括的仅有三项，分别是：1) 出发地点和目的地点；2) 如出发地点和目的地点在同一缔约国领土内，而在另一个国家领土内有一个或数个约定的经停地点时，至少标示一个此种经停地点；3) 货物的重量。《蒙特利尔公约》保留这三点内容，一方面是为了确认公约的适用，另一方面则是重量关乎运费。

(一) 确认公约的适用

国际航空运输合同中，国际公约的优先和强制适用取决于运输关系是否符合公约规定的国际运输条件。《华沙公约》第一条第二款规定，国际运输指起运地和目的地位于两个缔约国境内，或在非缔约国境内有一个约定的经停地，不受运输间断和转运的影响。第八条进一步规定，航空货运单应包括起始地、

²青岛祥泰纺织品有限公司与三改海运航空航空货物运输合同纠纷案，山东省高级人民法院(2005)鲁民四终字第32号民事判决书。

目的地及经停地。《蒙特利尔公约》第一条对国际运输的定义基本继承了《华沙公约》的内容，但对经停地的确定进行了修改。

在界定某国际航空运输是否符合国际公约规定的范畴时，首要且直接的手段是查阅航空货运单，其中应明确标注出发地、最终目的地及途经地点。随着航空运输行业的不断扩展，承运方普遍采用营运一览表与航班时刻表作为向乘客及货物托运方传达必要信息的媒介。它们的效力需要根据具体情况来判断。依据《蒙特利尔公约》，国际航空运输涵盖了两种情形。第一种情形是指货物的起始装运地与最终目的地分别坐落于两个不同缔约国的领土范围内。第二种情形是指，尽管起始装运地与最终目的地同处一个缔约国的领土之内，但其间包含了一个预先约定的、位于该缔约国外境外的中途停留站点。在第一种情形下，营运一览表与航班时刻表可被视为有效证据，据此能够确认该次运输活动是否符合国际运输的界定标准。然而，在第二种情况下，仅依赖营运一览表与航班时刻表中列明的信息，并不足以完全替代航空货运单在记录运输细节与属性方面的关键作用[6]。在布林克公司诉南非航空公司一案³中，南非航空在其航空货运单上明确标示了起运城市约翰内斯堡与目的城市纽约，却未具体提及中途停留地点。作为托运方的布林克公司据此提出异议，援引《华沙公约》第九条的相关规定，认为承运方未在航空货运单上列明“约定的经停地”，故不应享受免责及责任限额。对此，审理法院认为，只要承运方在航空货运单中明确指出航班时刻表为其组成部分，且该时刻表已对外公开，并且包含了中转站点的信息，那么此行为即应视为承运方已有效履行了对中转地点信息的记载义务。

尽管航空货运单要求记载的事项几经变化，有关起始地、目的地和经停地的记载要求从未被取消。这表明立法者认为，在航空货运单上记录这些信息，是确立运输活动具备国际性质并触发国际公约强制适用性的直接证据。尽管营运一览表与航班时刻表在航空运输领域承担着信息传递的重要职能，但它们并不能取代航空货运单在记载运输细节方面的法律地位与功能，除非在特定情况下。航空货运单中关于运输地点的精确记载，是确认国际公约在航空运输领域适用的基础。

(二) 货物重量与运费认定

尽管历史上《海牙议定书》曾一度取消了对于货物重量的记载要求，但随后的《蒙特利尔公约》又重新强调了其必要性，将货物重量明确列为航空货运单上必须记录的信息之一。航空器的载重能力始终是其设计与运营中的一大制约因素。以当前全球最大的运输机安-225为例，其最大载重能力达到了250吨[9]。货物的重量不仅直接关系到航空器的飞行安全与性能平衡，还与燃油消耗成本等经济因素紧密相关。因此，在运费计算过程中，货物的重量是重要依据。

货物的重量作为关键因素，也决定了承运人在损害发生时应承担的赔偿数额。以阿克莱特公司起诉荷兰航空与环球公司案⁴为例，此案中，争议焦点在于荷兰航空与环球公司提供的航空货运单中，仅有五个集装箱的总重量，未逐一明确各集装箱的具体重量信息。托运方阿克莱特公司据此要求承运方承担全部责任。法院认为，货物重量的精确记录在航空运输合同中具有“至关重要的商业意义”，它不仅是运费计算的基础，也是确定承运人责任的关键依据。尽管本案中承运人仅提供了集装箱总重，但法院亦认可，通过额外手段(如物流记录、装载前的称重等)仍有可能追溯并确认各集装箱的个别重量。据此法院裁定承运人需承担限额责任。

在实际操作中，承运人在货物外场组装时，会进行运单审核和数据更改，并生成航空公司配载交接记录。若此记录与货运单上标注的货物重量存在出入，鉴于航空货运单仅为运输合同的初步证明文件，其权重将让位于航空公司的配载交接记录，后者被视为最终且决定性的依据。因此，托运人通过填写航空货运单来确认货物重量可能无法保证最终的准确性，因为最终以航空公司的配载交接记录为准。托运

³Brink's Ltd. V. South African Airways. 93F. 3d 1022 (2d Cir.1996).

⁴Arkwright. V. Circle Freight, D. C. New York, 1995.

人虽可通过填写航空货运单来初步声明货物重量，但这一声明的最终准确性却难以保证，因为实际执行中仍需以航空公司的配载交接记录为准。依据《蒙特利尔公约》，承运人通常应遵照托运人指示填写货运单，但在实际国际航空货运中，因时间紧迫或代理操作等原因，托运人可能未直接参与填写过程，导致货运单内容可能与实际情况有所偏差。更为复杂的是，当托运人通过货运代理人办理运输时，航空货运单往往由承运人或其代理人直接填写，这进一步增加了单据数据不一致的风险。货物重量的准确记录对于运费计算、承运人责任界定等至关重要，因此需要加强航空货运单对货物重量记载的严谨性。

总之，对航空货运单记载内容的精简化处理有利于减少了国际航空运输纠纷，这对于推动形成统一、高效的国际航空运输体系具有积极意义。航空货运单上关于起始点、终点及中途停留点的明确标注，不仅是界定运输活动国际性的依据，也是国际航空运输公约适用的起始环节。如果航空货运单中此类关键信息出现错误或遗漏，就需要当事人提供额外证据以证实运输的国际性，此过程不仅加重了当事人的举证责任，还可能削弱了公约的适用效果。

5. 航空货运单与责任限额

《华沙公约》第八条明确规定了航空货运单需包含的十七项内容，第九条则指出：“如果承运人接受货物而没有填写航空货运单，或航空货运单没有包括第八条(一)至(九)和(十七)各项，承运人就无权引用本公约关于免除或限制承运人责任的规定。”因此，第八条中的前九项和第十七项具有强制性，若未填写，将导致《华沙公约》第九条的制裁规则生效，承运人不能援引任何基于公约规定的免责或责任限制条款。

在太平保险诉西北航空公司案⁵中，法院认定航空货运单所附带的航班行程表与实际的运输路径之间存在显著偏差，这构成了承运方无法援引赔偿责任限制条款的核心理由。在富士通诉联邦快递公司案⁶中，原本应送达至美国德州奥斯汀的货物遭到拒收后，承运方联邦快递却将货物运回了日本成田，即货物的原始出发地。此反向运输行为，不符合《华沙公约》第十二条。原因在于启动该反向运输的主体是收货人，而非原始托运人富士通，此举实质上建立了另一个全新的运输关系。承运人联邦快递在无法依据公约第八条出具新的航空货运单据的同时，其操作亦未能遵循第十二条中对于托运人处置货物的规定。因此，当货物在反向运输过程中遭受损失时，承运人无法援引责任限制条款，需要依据实际发生的损失承担赔偿责任。

随着国际航空运输法律体系的不断变化，《华沙公约》原第九条中关于航空货运单十分详细的内容要求，由1955年的《海牙议定书》精炼为一项，而1975年《蒙特利尔第四号议定书》则彻底废除了这一强制性内容要求。随后，1999年生效的《蒙特利尔公约》进一步巩固了承运人赔偿责任限额的不可逾越性，除非托运人依据公约第二十二条第三项进行价值声明，或依据第二十五条协商达成更高的责任限额。^[10]

《蒙特利尔公约》第九条规定：“未遵守第四条至第八条的规定，不影响运输合同的存在或者有效，该运输合同仍应当受本公约规则的约束，包括有关责任限制规则的约束。”此规定颠覆了《华沙公约》时代因航空货运单不合规即剥夺承运人援引责任限额的规定，标志着公约对航空货运单形式与内容控制的放宽。^[11]

这一变革背后，既反映了航空运输业对简化、电子化运输文件的迫切需求，也是承运人责任制度调整的必然结果。《华沙公约》框架下，承运人承担过错推定责任，需举证无过错或已尽合理努力防止损害；若存在“有意的不良行为”，则责任无上限。其责任体系分为三个梯度：无过错则免责、无法证明无过错则受限额保护、重大过失或“有意的不良行为”下承担无限责任。相比之下，《蒙特利尔公约》确立

⁵Tai Ping ins. V. Northwest Airlines. S. D. N. Y. 1995.

⁶Fujitsu. Ltd. V. Federal Express Corp. 2001. No. 97 Civ. 5451 (AKH).

了严格责任制度，即承运人对货物损失原则上负责，除非存在不可抗力以及四种法定免责事由，并需承担相应举证责任。[6]

6. 结语

本文对《华沙公约》和《蒙特利尔公约》下航空货运单规则进行了详细的比较分析。在法律性质上，航空货运单作为运输合同的初步证明，并非运输合同本身。同时，航空货运单在接受货物和运输条件的证明上起着初步证明作用，但由于其非物权凭证，限制了其在货物交付和流转中的作用。

在航空货运单的记载内容方面，《华沙公约》要求详细记载运输信息，以确保国际运输的法律适用性，而《蒙特利尔公约》则简化了这一要求，保留了关键信息。这种简化有助于提高运输效率，减少纠纷，但在实际操作中，可能导致法律适用性确认的复杂化。特别是对于起始地、目的地和经停地的记载，仍是确认国际运输和适用公约的基础性证据。《华沙公约》对航空货运单未按规定填写的规定较为严格，如果不符合公约规定承运人不能享受责任限额的保护。而《蒙特利尔公约》则取消了这一强制性要求，货运单的不合规不再影响责任限制的适用。从《华沙公约》到《蒙特利尔公约》的演变证明，国际航空法已摒弃了通过剥夺责任限制来惩罚单证瑕疵的做法，转而追求法律关系的稳定性和运输效率。这一变化反映了国际航空运输法律制度更加简化和灵活。航空货运单在国际航空运输中起着不可或缺的作用。随着国际贸易和国际运输的不断发展，现行规则也需要不断调整和完善。

参考文献

- [1] 中国民用航空局. MH/T0059.3-2015 航空货运电子数据规范[S]. 2015.
https://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/BZGF/HYBZ/201708/t20170803_45748.html#, 2026-01-13.
- [2] 沈志韬. 国际航空货物运输承运人责任制度研究[D]: [博士学位论文]. 上海: 华东政法大学, 2011.
- [3] 张世良. 1999 年蒙特利尔公约对航空货运凭证的新发展——兼论航空货运凭证的法律价值[J]. 天府新论, 2007(1): 86-88.
- [4] 黄力华. 空运单法律问题研究[J]. 西南民族学院学报(哲学社会科学版), 2000(10): 121-122.
- [5] 湖州市汇泰制衣有限公司与大连华迅国际空运有限公司宁波分公司国际航空货物运输运费纠纷再审案[J]. 中华人民共和国最高人民法院公报, 1998(3): 110-112.
- [6] 郭晋. 《蒙特利尔公约》第九条之法律问题分析[D]: [硕士学位论文]. 成都: 四川大学, 2021.
- [7] 李元宏. 航空货运单的法律特征[J]. 人民司法, 2006(8): 100-103.
- [8] 王瀚. 华沙国际航空运输责任体制法律问题研究[M]. 西安: 陕西人民出版社, 1998: 245.
- [9] 潘振华. 世界上最大的飞机[J]. 观察与思考, 2008(11): 26-27.
- [10] 师怡. 国际航空货物运输承运人责任制度研究[D]: [博士学位论文]. 长春: 吉林大学, 2014.
- [11] 杨宁. 国际航空货物运输承运人责任制度研究[D]: [硕士学位论文]. 北京: 中国政法大学, 2009.