



海商法理论与实务

The Theory and Practice of Maritime Law

专家权威编审 理论前沿探讨 典型案例分析 风险防范提示

张念宏 编著 蔡存强 审定

中国法制出版社
CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE

海商法理论与实务

张念宏 编著

蔡存强 审定

中国法制出版社
CHINA LEGAL PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

海商法理论与实务 / 张念宏编著.

—北京: 中国法制出版社, 2013. 6

ISBN 978 - 7 - 5093 - 4528 - 3

I. ①海… II. ①张… III. ①海商法 IV. ①D996. 19

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 083171 号

策划编辑: 刘经纬 (L_ Vigour@126. com)

封面设计: 周黎明

海商法理论与实务

HAISHANGFA LILUN YU SHIWU

经销/新华书店

印刷/三河市紫恒印装有限公司

开本/710 × 980 毫米 16

版次/2013 年 6 月第 1 版

印张/30.5 字数/564 千

2013 年 6 月第 1 次印刷

中国法制出版社出版

书号 ISBN 978 - 7 - 5093 - 4528 - 3

定价: 68.00 元

北京西单横二条 2 号 邮政编码 100031

网址: <http://www.zgfzs.com>

市场营销部电话: 66033296

传真: 66031119

编辑部电话: 66070084

邮购部电话: 66033288

序

我国是国际上的海运、船舶生产和国际货物贸易大国。据统计,我国70%的生产、生活用品是通过海上运输完成的。2009年,国务院把上海定位为打造成国际航运、金融、贸易和经济四个中心,对我国航运事业来说是难得的发展机遇。

我国是受理海事海商案件数量最多的国家。据中国涉外商事海事审判信息中心统计结果,中国受理的海事海商案件数量在国际海事司法领域首屈一指,受理案件的范围和类型也远远超出了国际上通行的海事司法调整的范围。无论是在亚太地区还是在全球海事司法领域,中国受理海事海商案件数量都是最多的,远远超过日本、韩国、澳大利亚、加拿大、美国和英国。世界上其他国家海事司法的受案范围一般局限在海损、救助、拖带、碰撞、船舶维修和海上运输合同纠纷方面,而中国海事法院受案范围还包括货运代理合同纠纷、港口作业纠纷、海洋开发利用、船员劳务纠纷等案件类型,案件诉讼标的总金额近千亿元人民币。

同时,我们更要看到我国海商法律软环境建设中存在的不足和亟待解决的问题。首先,国内精通海商法学人才匮乏,远不能满足我国对该类人才的需求。其次,海商法学人才培养模式不能适应形势发展需要。目前,我国大部分普通高校及部分职业院校是通过传统“填鸭式”、“灌输式”教学方式,过于注重法学教育的理论性而忽略了法学教育的实践性,满足于“纸上谈兵”,由此一来,难以培养合格的、能够适应时代发展需要的海商法律人才。从司法实践来看,鉴于海商法专业性、涉外性强的特点,加之我国该领域立法、司法实践等多个领域尚处于探索、完善阶段,我国各地海事法院法官专业素质也参差不齐。同样的一类案件,在上海、天津、大连、广州等不同海事法院判决迥异,甚至不同的海事法院对该类案件作出受理与否的裁定也截然不同。

鉴于此,笔者经过两年多的努力,编写了这部《海商法理论与实务》一书。本书主要特点有:一是突出实务性。鉴于当前普通高校重法学理论轻实务而难以与社会需求接轨的法学专业学生培养模式,本书精选了近60个典型案例进行法律分析,并作法律风险防范提示,具有很强的实践指导意义。二是理论的前瞻

性。本书对海商法热点如海盗赎金、货运代理、无单放货等问题，注重结合当前法学理论前沿，指出海商法、船员立法亟待完善之处。三是内容的新颖性。在编写本书过程中，编者认真研究目前最新的法律法规、相关司法解释，以及最高人民法院的最新典型判例，无疑对法律工作者、法科学生具有最强的指导和借鉴意义，保持了法与社会发展的时代性。

因此，本书既是海事法院法官、海事律师、海事及渔政部门工作人员、远洋航运公司、外贸企业和船员的法律参考用书，又是广大海事院校师生研读提高海商法学水平的优秀教科书。

由于海商法学具有极强的专业性和广阔的领域，本书不妥之处在所难免。不足之处，敬请广大法学同仁提出宝贵意见。

是为序。

蔡存强

2013年5月于上海

目 录

第一部分 海商法

第一章 船舶管理

一、船舶	1
二、船舶登记管理制度	3
三、船舶物权	6

第二章 海上货物运输

一、海上货物运输的相关立法	20
二、海上货物运输合同当事人	29
三、海上运输合同的种类	48
四、承运人的责任期间和赔偿责任	59

第三章 提单

一、提单相关基础法学理论	65
二、倒签提单和预借提单	68
三、不清洁提单和保函	71
四、无单放货	75
五、提单转让的法律效力	84
六、提单被盗或丢失的实务处理	89
七、提单上的并入租船合同条款	90
八、提单的真伪识别问题	96
九、提单转移与诉权	99
十、提单的准据法	101

第四章 海上保险

一、海上保险的概述	103
二、保险利益原则	114
三、海上保险合同的当事人与关系人	124

四、海上保险合同的解除	133
五、海上保险的索赔与理赔	136
六、海上保险货物损失的核算	140
七、海上保险纠纷的法律适用	144

第二部分 海事法

第五章 船舶碰撞

一、船舶碰撞的含义及构成要件	146
二、船舶碰撞的常见类型	156
三、船舶碰撞责任主体及过失认定	170
四、船舶碰撞损害赔偿	178

第六章 共同海损

一、共同海损的含义及构成	189
二、船舶适航与共同海损	192
三、海盗赎金与共同海损	196
四、航程中的过失与共同海损	198
五、共同海损理算及分摊	205
六、其他相关问题	218

第七章 海上人身伤亡损害赔偿

一、海上人身伤亡损害的含义及类型	224
二、我国海上人身伤亡损害赔偿的立法现状	226
三、海上人身伤亡赔偿的归责原则与法律适用	228
四、权利主体和责任主体	231
五、赔偿范围和计算标准	235
六、船舶碰撞中的人身伤亡损害赔偿	247
七、海上人身伤亡赔偿责任限制的国内立法及法律适用	250
八、海上人身伤亡损害赔偿与各种保险赔偿的关系	252
九、人民调解协议赔偿数额与法定赔偿数额差额的处理	254

第八章 海事赔偿责任限制

一、海事赔偿责任限制的含义及适用船舶	259
二、海事赔偿责任限制与船舶优先权	263

三、有关海事赔偿责任限制的国际公约及法律适用	270
四、责任限制的主体范围	274
五、限制性债权与非限制性债权	281
六、海事赔偿责任限额的计算	287
七、海事赔偿责任限制权利的丧失	290
第九章 船员	
一、船员资格和管理	296
二、我国船员权利义务及法律适用	299
三、海员外派	307
四、船员劳动报酬的特殊性	316
五、海上工伤损害的赔偿范围	318
六、涉外船员劳动纠纷	324

第三部分 程序法

第十章 海事法院受案范围、管辖及时效

一、我国海事法院受理案件范围	328
二、涉外海事诉讼管辖权	331
三、我国海事法院的管辖	338
四、我国各海事法院的管辖范围	341
五、海事诉讼时效	343

第十一章 海事诉讼特别程序

一、海事赔偿责任限制基金设立程序	350
二、海事强制令	354
三、海事请求保全	360
四、海事诉讼证据保全	363
五、扣船扣货与强制拍卖船舶货物	367
六、海事担保	374
七、船舶碰撞案件审理程序	375
八、船员劳动争议处理程序	378

第十二章 涉外仲裁制度

一、涉外仲裁制度及涉外仲裁机构	390
-----------------------	-----

二、涉外仲裁的管辖	392
三、仲裁协议的效力认定	393
四、仲裁协议的法律适用	396
五、涉外仲裁裁决的撤销与不予执行	396
六、涉外仲裁裁决的执行	398
七、涉外仲裁与诉讼的选择	399
第十三章 证明责任分配	
一、证明责任	401
二、船舶适航与绕航的举证责任分配	405
三、船舶碰撞的举证责任分配	412
四、迟延交付及货损的举证责任分配	416
五、船员劳务纠纷的举证责任分配	428
六、船舶油污损害的举证责任分配	430
七、海上保险诉讼中的举证责任	437
八、其他相关问题	442
第十四章 涉外法律适用和区际法律问题	
一、我国涉外合同法律适用的基本原则及实务操作	444
二、区际法律问题	448
三、国际司法协助	453
参考文献	455
附件 1 提单	459
附件 2 保函	475
附件 3 海上货物运输保险单	476
附件 4 海事事故调查参考提纲	477
后 记	479

第一章 船舶管理

船舶管理制度是海商法中需要了解的最基础的知识，它是法律工作者掌握海上货物运输、船舶碰撞、海事赔偿责任限制、共同海损等的入门知识。本章内容包括船舶、船舶登记管理制度、船舶物权共三个部分。

一、船舶

（一）船舶的概念

1. 《海商法》中船舶的概念

在我国法律中，船舶一词的使用有广义与狭义之分。例如，《海上交通安全法》在附则中规定：“‘船舶’是指各类排水或非排水船、筏、水上飞机、潜水器和移动式平台。”这里的船舶是广义的船舶；而《海商法》第3条规定：“本法所称船舶，是指海船和其他海上移动式装置，但是用于军事的、政府公务的船舶和20总吨以下的小型船艇除外。”这里的船舶包括船舶属具。本条规定的船舶是狭义的船舶。关于船舶的详细解释，在本书船舶碰撞一章还要作专题介绍。

2. 《海商法》中船舶的特征

（1）船舶须能够在海上航行或移动。海商法上的船舶包括海船和海上移动式装置。所谓海船，是指在内陆水域、遮蔽水域和港区以外航行的运输船和非运输船；海上移动式装置是具有自航能力并可以移动的海上装置，如海上钻井平台等。只有能够在海上航行或移动的船舶，才能属于海商法上的船舶。当然，在海上航行或移动的船舶，并不影响其在内水水域航行或移动。但只在内水水域（如内河、湖泊）航行的船舶，或者非用于航行的船舶（如桥船、灯船、仓库船等），或者不能移动的固定海上装置（如灯塔等），都不属于海商法上所指的船舶。

（2）船舶须达到一定规模。海商法上的船舶并非指一切能够在海上航行或移动的装置，而是要求必须达到一定规模。就是说，只有能够在海上航行或移动，并达到了法律规定要求的海上装置，才是海商法上的船舶。《海商法》第3条中明确规定，20总吨以下的小型船艇，不属于海商法上的船舶。也就是说，在我国，只有20总吨以上的船舶，才属于海商法上的船舶。

(3) 船舶须以商业为目的。海商法所调整的海上运输关系和船舶关系是一种具有营利性质的商业关系,因此,只有以商业为目的、在海上航行的船舶,才能成为海商法上的船舶。非以商业为目的的船舶,比如科考船、公务船及军用船舶,即使在海上航行,也不属于海商法上的船舶。《海商法》第3条中明确规定,用于军事的、政府公务的船舶,不属于海商法上的船舶。因为用于军事的、政府公务的船舶在海上航行,并非以商业为目的,而是出于维护国家安全或执行公务的需要。

在海商法领域,原则上只有符合上述特征的船舶才能适用《海商法》。但是,在有些情况下,不符合上述特征的船舶也可以准用《海商法》的某些规定。例如,建造中的船舶不是严格意义上的船舶,但可以适用船舶抵押权的规定;非用于军事或政府公务目的、20总吨以下的船艇和内河船也不属于海商法上的船舶,但在与海商法上的船舶发生碰撞时,也适用海商法关于船舶碰撞的规定;科考船、军用船舶在从事商业活动中,往往以海商法中的船舶论。

(二) 船舶法律地位

船舶是发展海上运输业的物质基础,各国海商法都对其进行严格的管理,进行特殊的法律处理。在海商法领域,船舶的法律地位表现为以下三点:

1. 船舶是动产,但作为不动产管理

船舶可以在水上移动,非土地上的定着物,故应属于动产。许多国家的海商法都明确规定船舶属于动产,如法国、意大利、希腊等。我国《海商法》虽然没有明确规定船舶为动产,但因船舶价值大,对海上运输的各方当事人和国家有重大的直接利益关系,所以,海商法对船舶进行特殊的法律处理,即将船舶按不动产对待,实行登记制度。这是各国海商法的通例。《海商法》第9条第1款规定:“船舶所有权的取得、转让和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。”第13条规定:“设定船舶抵押权,由抵押权人和抵押人共同向船舶登记机关办理抵押权登记;未经登记的,不得对抗第三人。”

2. 船舶是合成物

《海商法》第3条第2款规定:“船舶包括船舶属具。”船舶是由船体、设备及船舶属具等独立物结合而成的。因此,船舶属于合成物。船体包括船壳、船机、龙骨、甲板等;设备是指为船舶航行和营运需要而固定在船上的物体,如电信设备、卫生设备、救火设备、排水设备等;属具是为船舶安全航行和营运需要而在船上配置的必要装置,如救生艇、铁锚、罗盘等。船舶为合成物,因此,在法律上,船舶就被视为一物,是一个整体,构成船舶的各部分一般不能单独处分。

3. 船舶的拟人化处理

船舶是一项财产,是海商法律关系的客体。但是,为了便于对船舶进行管

理,海商法对船舶作了拟人化处理,使其具有人的某些外在特征,如船名、住址、国籍、年龄等,而且船舶发生灭失、失踪、沉没等情况时,还同公司法人一样进行注销登记。船舶拟人化处理的目的是使船舶能够识别和辨认,使复杂的船舶关系简便化,也便于国家进行管理。

二、船舶登记管理制度

船舶登记是国家船舶登记机关依法对国家、法人和公民所有的船舶或依法准予接受的船舶依法进行的登记。船舶登记是船舶取得国籍和航行权的必备条件,是国家对船舶进行监督管理的必要措施,也是确认船舶所有权、抵押权和租赁权的法律手段。在我国,船舶登记的法律依据主要是《海商法》和《船舶登记条例》,船舶登记的机关是中华人民共和国港务监督机构^①,各港的港务监督机构是具体实施船舶登记的机关。船舶登记主要包括:

(一) 船舶所有权登记

我国《海商法》第9条第1款规定:“船舶所有权的取得、转让和消灭,应当向船舶登记机关登记;未经登记的,不得对抗第三人。”就第三人而言,不论当事人双方如何约定,也不论船舶何时完成交付即占有的转移,只要船舶未完成船舶所有权的(变更)登记,船舶所有权的变更就不具有对抗第三人的效力。对受让人而言,在完成登记之前,船舶仍有可能被当作出让人的财产而被扣押、拍卖;对出让人而言,在完成变更登记之前,如果船舶因发生碰撞或其他原因造成他人损害时,其仍有可能须对此负赔偿责任。在审判实践中,常常遇到船舶的买受人取得船舶后,并未办理所有权变更登记,或者登记的船舶所有人并不是实际的所有人。在这种情况下,如果船舶遭受侵害或侵占,我国海事司法界目前的通常做法是,依据船舶所有权证书或船舶登记确定所有人,只有登记的船舶所有人才有权向侵权方主张诉讼权利;没有登记的所有人,其所有权不能对抗买卖合同当事方以外的第三人,因而不能向侵权方主张权利。

当然,对于船舶所有权的转移时间问题,我国《海商法》未作特别规定,所以适用我国《民法通则》的规定。结合《民法通则》第72条第2款规定,船舶所有权的取得(转让)时间,当事人可以用书面的形式在合同中约定船舶所有权的转移时间;若没有约定的,船舶所有权的转让时间从交付之日起转移。

在买卖、新建、继承、赠与等取得船舶所有权的情况下,船舶所有人应当进行船舶所有权登记。《船舶登记条例》第13条规定,申请船舶所有权登记的,船

^① 1998年10月,经国务院批准,港务监督局与船舶检验局合并成立海事局。

船舶所有人应当向登记机关交验足以证明其合法身份的文件,并提供船舶技术资料 and 船舶所有权取得的证明文件的正本、副本。船舶登记机关对于船舶所有人提交的文件审查核实后,对符合规定的,应当在收到申请后7日内发给船舶所有权证书,授予船舶登记号码。如果船舶所有权发生变更、消灭的,船舶所有人还应当进行变更或注销登记。《船舶登记条例》规定,对“建造中的船舶”可以进行船舶所有权和船舶抵押权登记。同时,根据原港务监督局《〈中华人民共和国船舶登记条例〉若干问题的说明》,“建造中的船舶”是指已安放龙骨或处于相似建造阶段的船舶。

(二) 船舶国籍登记

船舶国籍是指船舶与特定的主权国家在法律上的隶属关系。船舶所有人根据有关船舶登记的法律规定,在一国船舶登记机关进行登记,就可以取得船舶国籍。享有一国国籍的船舶有权悬挂该国旗,有权在公海上自由航行,有权在船旗国的领海和内海自由航行,也有权享受船旗国在政策、税收、造船补贴等方面的优惠。《海商法》第5条规定:“船舶经依法登记取得中华人民共和国国籍,有权悬挂中华人民共和国国旗航行。”第4条规定:“中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航,由悬挂中华人民共和国国旗的船舶经营。但是,法律、行政法规另有规定的除外。非经国务院交通主管部门批准,外国籍船舶不得经营中华人民共和国港口之间的运输和拖航。”

船舶国籍的取得以登记为条件,非经登记不能取得船舶国籍。但是,对于船舶登记的条件,各国法律规定宽严不一,因而形成了“严格登记”和“开放登记”两种不同的船舶国籍登记制度。前者是对船舶国籍登记的条件有严格限制的登记制度,强调船舶与船旗国之间必须有“真正的联系”;后者是对船舶国籍登记的条件不作任何限制的登记制度,不要求船舶与船旗国之间有“真正的联系”。在实行开放登记的国家,船舶登记的条件没有什么限制,任何国家的船舶所有人都可进行船舶登记,进而悬挂该国国旗,这就是所谓的“方便旗”。悬挂方便旗的船舶与船旗国没有真正的联系,船舶所有人可以不是该国企业或公民,船员也不一定是该国公民。因此,从船旗国来说,他可以不承担任何义务而收取登记费及税费;从船舶所有人来说,他可以在纳税、船员待遇等方面节省费用,从而获取高额利润。但是,方便旗的盛行也产生了大量的弊端。一方面,悬挂方便旗的船舶逃避了正常的船舶检验和安全监督,船舶的技术性能往往很差,很容易发生海难事故。而发生海难事故后,方便旗国又往往推脱责任,严重扰乱了国际航运秩序。另一方面,悬挂方便旗的船舶盛行使得发达国家的船员大量失业而发展中国家船员的大量外流,因而导致船员待遇低下,不利于保护船员的利益。

正因为如此,国际社会采取了许多措施解决方便旗问题,但由于各国之间的利益难以协调一致,方便旗问题很难彻底加以解决。

我国法律实行严格登记制度,船舶取得国籍必须具备一定的条件。根据《船舶登记条例》的规定,取得中国国籍的船舶,应当具备下列两个条件:(1)船舶必须属于中国的国家机关、事业单位、企业或公民所有;(2)船员须由中国公民担任,如有特殊情况需要外国公民担任船员时,应当经交通主管部门批准。根据《船舶登记条例》的规定,船舶所有人申请国籍登记的,应向船舶登记机关提交船舶所有权登记证书等有关文件。船舶登记机关对于符合规定的申请,应当在审核船舶所有人提交的有关文件后,发给船舶所有人船舶国籍证书。船舶国籍证书的有效期为5年,期满后应当重新申请。

除正式的船舶国籍登记外,申请人还可以就下列船舶申请临时国籍登记:(1)向境外出售的新建造的船舶;(2)从境外购买的新建造的船舶;(3)境内异地建造的船舶;(4)境外建造的船舶;(5)以光船租赁条件从境外租进的船舶。船舶临时国籍证书的有效期为1年,与船舶国籍证书具有同等效力。船舶临时国籍登记证书由船舶登记机关或我国驻外使领馆签发。

(三) 船舶抵押权登记

《海商法》第13条规定:“设定船舶抵押权,由抵押权人和抵押人共同向船舶登记机关办理抵押权登记;未经登记的,不得对抗第三人。”根据《船舶登记条例》第20条的规定,船舶抵押权登记应提交的文件包括:(1)抵押人和抵押权人共同签字的书面申请书、船舶所有权登记证书或船舶建造合同;(2)船舶抵押合同;(3)船舶上已设定其他抵押权的证明文件;(4)2/3以上的共有人或约定份额的共有人同意的证明文件。船舶抵押权登记的事项包括:(1)船舶抵押权人和抵押人的姓名或名称、地址;(2)被抵押船舶的名称、国籍、船舶所有权证书的颁发机关或证书号码;(3)所担保的债权数额、利息率、受偿期限等。在船舶抵押权变更和消灭时,应当办理船舶抵押权的变更或注销登记。

(四) 光船租赁登记

根据《船舶登记条例》第25条的规定,下列船舶应办理光船租赁登记:(1)中国籍船舶以光船条件租赁给本国企业的;(2)中国企业以光船条件租进外国籍船舶的;(3)中国籍船舶以光船条件出租国外的。出租人和承租人应当在船舶光船租赁起租前,持船舶所有权证书、船舶国籍证书和光船租赁合同,到船舶港登记机关办理光船租赁登记。光船租赁需要临时国籍证书的,原船舶登记机关应注销原国籍证书,由船舶登记机关发给临时国籍证书。

三、船舶物权

(一) 船舶所有权

1. 船舶所有权的主体、客体及内容

船舶所有权是指船舶所有人依法对其船舶享有占有、使用、收益和处分的权利。船舶所有权是财产所有权的一种具体形态,包括主体、客体和内容三个要素。

船舶所有权的主体是船舶所有人,通常称为船东或船主。船舶所有权主体的范围很广泛,包括国家、国有企业、集体企业、中外合资企业、中外合作企业、公民个人等。国家作为船舶的所有人并不直接利用船舶从事海商活动,而是由国家授予具有法人资格的全民所有制企业经营管理。国有船舶的经营管理人依法享有船舶所有人的地位,《海商法》关于船舶所有人的规定适用于国有船舶的经营管理人。

船舶所有权的客体是船舶。如前所述,船舶是一种合成物,包括船体、设备及船舶属具等。因此,船舶所有权的客体范围包括船体、设备及船舶属具。

船舶所有权的内容是船舶所有人对船舶行使的占有、使用、收益、处分的权利。占有是船舶所有人对船舶实际控制的状态;使用是船舶所有人利用船舶从事海商活动;收益是船舶所有人使用船舶取得利益;处分是船舶所有人对船舶在法律上或事实上的处置。

2. 船舶共有

船舶共有是船舶所有权的一种特殊形式,是指两个以上的自然人或法人共同拥有船舶所有权。《海商法》第10条规定:“船舶由两个以上的法人或者个人共有的,应当向船舶登记机关登记,未经登记的,不得对抗第三人。”至于共有船舶的处分、应有份的出卖等,《海商法》没有具体规定,应当适用《民法通则》、《物权法》的规定。

3. 船舶所有权的取得和消灭

船舶所有权的取得分为原始取得和继受取得。原始取得是非基于他人的权利而取得船舶所有权,如以建造、没收、征收等方式取得;继受取得是基于他人权利而取得船舶所有权,如以买卖、继承、赠与等方式取得。船舶所有权的消灭从表现形态上可分为相对消灭和绝对消灭。相对消灭是基于一方取得所有权而使另一方失去所有权。在船舶继受取得的情况下,一方取得船舶所有权,就意味着另一方丧失所有权。在这种情况下,一方丧失所有权并不表明船舶在物理上的消灭,只是转移为他人所有;绝对消灭是在不变更所有权主体的情况下丧失船舶所有权,一般表现为船舶在物理上的消灭,如船舶焚毁、沉没或拆解等。

船舶所有权的取得、消灭实行登记制度。《海商法》第9条第1款规定:“船

船舶所有权的取得、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记。未经登记的，不得对抗第三人。”可见，船舶所有权的登记是船舶所有权取得、转让和消灭的对抗要件，而不是生效要件。

[案例 1]

2009 年 12 月 18 日，巴拿马利得海运有限公司所有的“加勒比精神”轮在汕头港碰撞了“汕港驳 807”轮，该驳船的船舶登记所有权人是汕头港务局，但是由汕头港务公司实际经营管理。汕头港务公司向利得海运有限公司请求支付驳船的修复费 49 万元，但遭拒绝。海事法院认为港务公司虽是该轮的实际所有人和经营人，但并非船舶的登记所有人，根据《海商法》第 9 条的规定，不得对抗第三人，故港务公司无权向利得公司索赔驳船修复费用。

[法律分析]

纵观本案，争议焦点是汕头港务公司能否作为向利得海运有限公司请求支付驳船修复费用的适格主体。本案问题的实质是未登记为船舶所有人的船舶实际经营者，因他人船舶的碰撞所造成的船舶损失，能否就此向侵权方请求船舶损害赔偿。这是一个长期以来在理论和实践中都颇具争议的问题。

根据《海商法》第 9 条规定，船舶所有权的取得、转让和消灭，应当进行登记；未经登记的，不得对抗第三人。所谓“不得对抗第三人”，是指未经登记取得船舶所有权的人，无权以船舶所有权人的身份向第三人主张权利，也无权以船舶所有权人的身份对第三人的请求进行抗辩。即使是该轮的实际所有人，因其未经登记，也不得对抗第三人。

从上述的案例看，很显然，这种观点认为法条中“第三人”的范围是包括侵权人的。在 2001 年 7 月 20 日的《全国海事法院院长座谈会纪要》中第 2 项“关于船舶所有权、抵押权未经登记不得对抗第三人的问题”中也表达了类似的意见——“对根据船舶建造合同、船舶买卖合同、船舶租购合同等合法方式接受船舶，但没有依法进行所有权登记的委托建造方或者买受方，其与合同对方之间的权利义务关系依据合同约定和法律规定予以保护；但其对合同之外的第三人提出的船舶所有权主张（包括以船舶所有人名义向他人请求船舶损害赔偿）或者抗辩，法院依法不应支持和保护。”

船舶所有权登记是物权公示制度之一。《海商法》第 7 条规定：“船舶所有权，是指船舶所有人依法对其船舶享有占有、使用、收益和处分的权利。”第 9 条第 1 款规定：“船舶所有权的取得、转让和消灭，应当向船舶登记机关登记；未经登记的，不得对抗第三人。”由此，可以得出：第一，船舶所有权的取得、转让和消灭，必须遵循公示原则；第二，船舶所有权的法定公示方法为船舶登记

机关的登记；第三，就船舶所有权的公示效力而言，我国采用的是“登记对抗要件主义”，船舶所有人只有在船舶登记机关登记船舶所有权才能获得绝对的对世权。从所有权的法律性质来看，所有权是绝对权，所有权的权利主体是所有权人，义务主体是全社会所有的人。船舶所有权经登记即取得对抗除所有权变动当事人范围以外的所有人的权利；船舶所有权未经登记就不具有对抗所有权变动的当事人范围以外的任何人的权利。

在航运实务中，船舶所有人更多是将自己的船舶租赁给他人实际经营营运，如在光船租赁和定期租船的情况下，船舶的使用权归于光船租船人和定期租船人，也就是说，船舶的使用权常常与船舶所有人相分离。另外，出资购买船舶的人由于某种原因，将其所购的船舶“挂靠”于另一家公司，并将该公司登记为该船舶的所有人，这些“挂靠”之人，虽然不是登记为船舶所有人，但其对船舶享有实际的所有权，占有和经营管理船舶。由于实务中存在着船舶挂靠和合伙经营等关系，在某些情况下，船舶所有权的公示形式和实际内容发生某些分离，即公示所有权人和实际所有权人是不一致的。对于此类船舶实际经营者使用的船舶发生碰撞时，是否能向他人请求船舶损害赔偿的关键是看这些船舶的实际经营者是否具有法律上承认的利益或者权利。

(1) 船舶光船租赁的情况。船舶光船租赁，船舶所有人和光船租船人之间签订光船租赁合同。《海商法》第144条规定：“光船租赁合同，是指船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶，在约定的期间内由承租人占有、使用 and 营运，并向出租人支付租金的合同。”船舶光船租赁中，船舶所有人仅仅向光船租船人提供一条没有配备船员的光船，将船舶所有权的大部分的权利和义务转移给船舶光船租船人，船舶所有人唯一做的就是定期收取租金。在光船租赁期间，光船租船人可以看作是特定场合下的船舶所有人。《海商法》第147条规定：“在光船租赁期间，承租人负责船舶的保养、维修。”可见，负责光船租赁期间船舶的保养、维修是光船租船人基本义务之一。船舶所有人根据意思自治的原则，通过光船租赁合同，将与船舶所有权有关的权利和义务转移给他人是法律所承认的。

船舶在光船租赁期间被他船碰撞导致船舶损害，对于船舶所有人，光船租船人负有维修船舶，使船舶恢复原状的责任，这一责任是根据光船租船合同而来的。船舶损害由他船碰撞过错引起，致使船舶光船租船人额外支付船舶修理费或将要支付船舶修理费，造成船舶光船租船人的损失，符合侵权损害赔偿的构成要件，光船租船人依法可以提出船舶损害赔偿请求。

(2) 船舶定期租船的情况。船舶定期租船合同，又称期租合同。我国《海商法》第129条将定期租船合同定义为：“船舶出租人向承租人提供约定的由出