

船舶挂靠经营相关法律问题

曾红伟 张乐¹

摘要：我国对水路航运业的行政许可制度是船舶挂靠的直接原因，而船舶作为特殊动产采用登记对抗主义的立法模式，为船舶挂靠奠定了法律基础。根据合同相对性原则，船舶挂靠协议只对挂靠双方有约束力，不能以此对抗善意第三人。船舶挂靠经营产生的内部纠纷应按照法律规定及协议约定处理，外部纠纷则应当视情况综合认定。同时笔者对船舶挂靠经营下侵权之诉中第三人范围的确定、船舶责任财产的认定、第三人是否构成善意取得、侵权责任的分配等问题进行了分析。

关键词：船舶挂靠 登记对抗 合同相对性 第三人 连带责任

一、船舶挂靠经营的定义和形式

2012 年实施的《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》（简称《指导意见》）第 8 条解释了什么是船舶挂靠，即没有运营资质的个体运输船舶的实际所有人，为了进入国内水路货物运输市场，规避国家有关水路运输经营资质的管理规定，将船舶所有权登记在具有水路运输经营资质的船舶运输企业名下，向该运输企业交纳管理费，并以该运输企业的名义从事国内水路货物运输活动。

《指导意见》第 8 条规定了没有运营资质的个体运输船舶实际所有者

¹曾红伟，男，1988 年 9 月出生，广州海事法院珠海法庭法官助理。

张乐，女，1985 年 2 月出生，广州海事法院珠海法庭审判员。

将船舶所有权登记在具有水路运输经营资质的船舶运输企业名下一一种主要挂靠经营方式，实际上船舶挂靠方式至少还有以下两种情形：1. 登记船舶所有人为挂靠双方按份共有，产权份额挂靠方占多，登记船舶经营人为被挂靠方；2. 登记船舶所有人为挂靠方，登记船舶经营人为被挂靠方。另外，挂靠主体也不只是个体经营者，实践中企业法人、合伙企业挂靠的情形也较常见。此时《指导意见》能否适用于上述两种挂靠经营情形，《指导意见》未予明确。笔者认为，船舶挂靠经营虽然表现形式各有不同，但其核心均在于挂靠方借用被挂靠方水路运输经营资质对外营运，按照类推推理原则，对于《指导意见》没有规定的其他挂靠情形，《指导意见》也可以适用。在审理案件的司法实践中笔者发现广东区域的船舶挂靠多是采取以上三种形式，广西地区则出现了名为光船租赁实为挂靠经营的形式。

二、船舶挂靠产生的原因

行政层面，从 1987 年开始，我国对航运政策实行划定经营航线和经营范围，对企业和船舶的经营资格、经营范围实行审批制；对个体运输船舶经营户和达不到相应条件的船公司在经营某些航线、经营范围时予以限制。原交通部于 2001 年发布《关于整顿和规范个体运输船舶经营管理的通知》（交水发[2001]360 号），于 2006 年发布《关于进一步加强国内船舶运输经营资质管理的通知》（交水发[2006]91 号），要求所有除经营内河普通货船外的个体运输船舶经营户（含已挂靠在航运企业经营的个体运输船舶经营户）实现企业化经营，对未落实安全管理责任、“挂而不管”

的船舶管理企业依法进行处罚。

2014 年修订的《中华人民共和国船舶登记条例》（简称《船舶登记条例》）第 2 条、第 5 条、第 6 条规定了船舶应当登记，第 13 条第 1 款规定了船舶登记机关的审查内容，第 51 条规定了在办理登记手续时隐瞒真实情况、弄虚作假的行政责任。《国内水路运输管理条例》第 6 条、第 7 条规定了经营水路运输业务采取行政许可制度，并在第 33 条、第 37 条规定了擅自经营及出租、出借、倒卖行政许可证或其他非法方式转让行政许可的行政责任。我国对航运业的行政许可制度成为船舶挂靠的直接原因，而政策及作为管理性规范的行政法规对船舶挂靠只是予以规制，不足以遏制船舶挂靠。

登记审查上，我国船舶物权登记的审查方式偏重于形式审查。《中华人民共和国海商法》（简称《海商法》）、《船舶登记条例》及《国内水路运输管理条例》规定，船舶“应当”进行登记。为应对这一硬性要求，船舶实际所有人选择挂靠的方式钻民法的“空子”，至于能否承担行政责任，要看行政机关能否审查出来。我国不动产采用实质审查方式，登记机关须审查登记文件是否完备，物权变动的原因与事实是否相符、有无瑕疵等。

《中华人民共和国物权法》（简称《物权法》）第 12 条〔现《中华人民共和国民法典·物权编》（简称《民法典·物权编》）第 212 条〕规定了登记机构对不动产登记的职责，申请登记的不动产有关情况需要进一步证明的，登记机构可以要求申请人补充材料，必要时可以实地查看。从《船舶登记

条例》的规定来看，船舶登记采取形式审查的方式，登记机关审查登记所需的文件是否完备，只要符合法定要求，就予以登记，却没有实质审查具体询问申请人等义务，且从登记对抗主义模式产生的效力来看，行政机关也很难做到实质审查，这就容易导致船舶物权人的异化。

民法层面，我国有关船舶物权的法律规定为《海商法》和《物权法》（现《民法典·物权编》）。关于船舶所有权，《海商法》第9条和《物权法》第24条（现《民法典·物权编》第225条）对船舶所有权变动的规定基本是一致的，即采用登记对抗主义模式。《海商法》对船舶物权变动的成立未予明确规定，只规定了船舶物权未经登记不得对抗第三人，对船舶物权变动是以登记还是交付为生效要件未予规定。船舶虽为特殊动产，但仍具有一般动产的属性，为物权法一般规定所调整。《物权法》第23条（现《民法典·物权编》第224条）规定：“动产物权的设立和转让，自交付时发生效力，但法律另有规定的除外。”可见，船舶物权变动仍以交付为生效要件，其特殊之处在于以登记为对抗要件，而登记不是法律对合同主体的硬性要求，不登记，船舶物权的变动仅在当事人之间具有法律意义；登记，则向外部公示了船舶物权变动的事实。关于船舶抵押权，《海商法》第13条与《物权法》第188条（现《民法典·物权编》第403条）均采用了登记对抗主义模式。采用登记对抗主义的立法模式，给实际物权人以自由选择权，实际物权人可以选择是否登记，不登记可以对抗登记物权人，登记可以对抗第三人，这种立法模式为船舶挂靠奠定了法律基础。

三、船舶挂靠协议的法律效力

在船舶挂靠经营中，挂靠人通常与被挂靠人签订两份内容截然不同的协议，其中一份交给海事行政部门，该协议的内容符合我国法律规定，海事行政部门根据该协议，将被挂靠人登记为船舶所有人和/或船舶经营人，使挂靠人实际所有的船舶符合从事运输的法律、政策要件。同时，挂靠人和被挂靠人还签订另一份协议，名称多为《船舶委托经营协议》或《船舶挂靠管理协议》，约定挂靠人实际所有的船舶以被挂靠人的名义进行登记，并由被挂靠人办理与经营有关的手续，挂靠人向被挂靠人缴纳管理费，被挂靠人不直接参与船舶营运，船舶由挂靠人实际掌管、经营和支付相关费用，并由挂靠人自行承担船舶营运过程中发生的经济、法律责任，被挂靠人对于挂靠船舶产生的债务不承担责任。

船舶挂靠协议的法律效力应包含对内效力和对外效力两个方面。

关于船舶挂靠协议的对内效力，即船舶挂靠协议在挂靠人和被挂靠人之间的法律效力。挂靠人通常与被挂靠人签订船舶挂靠合同或者委托经营管理合同，内容一般为：挂靠人将船舶挂靠在被挂靠人名下，向被挂靠人缴纳管理费；被挂靠人办理与经营有关的手续，挂靠人以被挂靠人名义对外从事经营，自行承担船舶营运过程中产生的一切经济与法律后果等，船舶所有权仍属于挂靠人。不过，挂靠人若要求被挂靠人按照双方约定承担违约责任，被挂靠人常以该合同违反行政法规无效为抗辩理由。因此，双方签订的内部合同是否有效，就成为挂靠人与被挂靠人合同之诉的重点和

难点。《中华人民共和国合同法》（简称《合同法》）第 52 条第 5 款（现《民法典·总则编》第 153 条）规定，违反法律、行政法规的强制性规定的民事法律行为无效。此处的“强制性规定”是指效力性强制性规定，而非管理性强制性规定。对于强制性规定的区分方法，王利明教授提出三分法：第一，法律、法规规定违反该规定，将导致合同无效或不成立的，为当然的效力性规定；第二，法律、法规虽然没有规定违反其规定，将导致合同无效或不成立，但违反该规定若使合同继续有效将损害国家利益和社会公共利益，这也属于效力性规定；第三，法律、法规没有规定违反其规定，将导致合同无效或不成立，虽然违反该规定，但若使合同继续有效并不损害国家利益和社会公共利益，而只是损害当事人利益的，属于取缔性规定（管理性规定）。在前述行政法律规范中的行政法规位阶上，船舶挂靠经营触犯了《船舶登记条例》第 51 条中关于“在办理登记手续时隐瞒真实情况、弄虚作假的”规定，该项规定非效力性强制性规定，而是管理性强制性规定。因为挂靠行为侵害的是第三人的利益，没有损害国家利益和社会公共利益。从行政立法上来看，我国也并未明确禁止船舶挂靠经营，因此，挂靠人与被挂靠人之间的船舶挂靠合同或委托经营管理合同应当认定为有效。司法实践中通常也认为该合同有效。在明确合同效力后，挂靠人即可按照合同约定要求被挂靠人承担违约责任。

关于船舶挂靠协议对外效力。根据合同的相对性原则，挂靠协议只对挂靠双方有约束力，不能以此对抗善意第三人，此时船舶挂靠协议对善意

第三人不具有约束力。但对于非善意第三人，在明知船舶挂靠协议存在的情况下，还发生受让、处分船舶等行为，船舶挂靠协议能否突破合同相对性原则，对非善意第三人产生效力，或者说要求非善意第三人承担协议项下的相关责任，应结合具体案情进行综合认定。由于单纯的船舶挂靠经营纠纷案件很少，大多散见于各类海商事纠纷中，当前船舶挂靠企业更多是分布在内河的港口，涉及船舶挂靠的海商事案件相当一部分与内河水路运输有关，在适用法律时必须考虑内河水路运输与海上运输不同情况下的相关规定等情况。

四、船舶挂靠经营下民事责任的认定

船舶挂靠经营模式下产生的民事纠纷主要有两种类型，一类是挂靠人与被挂靠人之间的内部纠纷，这类纠纷可以依照民商法的相关规定及挂靠人与被挂靠人之间的船舶挂靠协议约定的内容进行处理。另一类是挂靠人和被挂靠人的对外民事纠纷，即因挂靠人以被挂靠人的名义对外交易或者挂靠人运营船舶期间而与第三人产生的纠纷。

挂靠人与被挂靠人对外民事纠纷可分为合同纠纷和侵权纠纷。

一般而言，在合同纠纷案件中，应严格遵守合同相对性原则。对于不违反法律、行政法规禁止性规定的有效合同，应严格按照合同确定各方当事人的责、权、利。如货物运输合同的违约责任由谁来承担应当区分不同的情况予以不同的处理，首先应严守合同相对性原则，并根据合同相对性原则确定责任主体。具体来说，应坚持以下几个方面：（一）谁与托运人

订立货物运输合同谁就是承运人，就应当承担违约责任。（二）对于实际承运人应当依据法律法规对它的界定来进行综合判断。（三）船舶经营人登记具有对抗效力，第三方有理由基于此登记而相信实际船舶经营人为被挂靠人，被挂靠人不能以其与挂靠人之间存在船舶挂靠协议进行抗辩。（四）法院如何判决还应看托运人或者收货人是如何进行索赔的，是要求承运人赔偿、还是实际承运人赔偿、或者是承运人与实际承运人承担连带责任。

（五）无论法院最终判决由谁来承担责任，都不影响挂靠人与被挂靠人之间依据船舶挂靠协议进行追偿。（六）法院判决应当充分考虑第三方的利益。在船舶挂靠经营情况下，由于被挂靠人为登记船舶经营人，此登记具有对抗效力，第三人基于此信赖认为实际从事船舶经营运输的为被挂靠人，因此被挂靠人需要对此承担责任。因挂靠人为涉案船舶的所有人并实际从事涉案运输，应为实际承运人。参照《国内水路货物运输规则》第四十六条规定，承运人与实际承运人都负有赔偿责任，应当在该项责任范围内承担连带责任。因此，在司法实践中，可以从承运人和实际承运人的角度出发，从严认定挂靠人和被挂靠人的责任，将选择权交给相应的权利人。

关于侵权纠纷中的责任认定问题。在侵权纠纷案件中，确定挂靠行为的侵权责任承担主体可以考虑两方面的因素，一是谁对挂靠船舶享有支配运营的权利；二是谁享有挂靠船舶的营运利益。挂靠人作为船舶的直接经营人和营运利益的最大受益者，无疑应成为侵权责任承担主体。挂靠人向被挂靠人缴纳一定费用或者获得其他收益，在存在过错的情况下，也应

当承担民事责任。在登记被挂靠人为船舶经营人或船舶管理人，但实为挂靠的情形下，即使有证据证明被挂靠人并未参与经营管理，但是，由于被挂靠人向船舶实际所有人收取管理费，并且，根据交通部《关于整顿和规范个体运输船舶经营管理的通知》第二条第（四）项的规定：“个体运输船舶所有人与具有经营资质的船舶运输经营人按照平等自愿的原则，签定船舶委托经营管理合同，由接受委托的船舶运输经营人负责个体船舶的经营和管理，并承担所接受委托船舶的安全责任。”

案例一原告陈某景等四人诉被告台山市某公司工伤保险待遇纠纷一案。2013年9月4日，台山市某公司和廖某签订挂靠委托经营合同约定：廖某将其所属的“粤广海货****”轮挂在被告名下，被告名义占有该轮51%的股权；廖某可在被告的授权下以被告名义承接运输业务；经营期间，廖某接受被告的管理和监督，日常工作由廖某负责，并承担船上一切安全事故和经济责任。实际船舶所有人廖某、刘某夫妇雇佣陈某球在该轮做杂工。2015年7月18日14时许，陈某球随船出海作业时被雷电击中后，经救治无效死亡。死者亲属要求被挂靠公司承担工伤死亡保险责任。被告辩称，该轮的船舶实际所有人为廖某、刘某夫妇，挂在被告名下经营，责任应由廖某、刘某夫妇承担；死者陈某球并非被告聘请的员工，被告也并未发现该轮存在陈某球这一雇员，且陈某球未取得船员服务资格，也没有电焊工上岗证件，其上船作业属于违法行为。2016年5月5日，四名原告向台山市劳动人事争议仲裁委员会提起劳动仲裁，要求确认陈某

球与被告存在劳动关系。该仲裁委认为涉案船舶实际所有权人为廖某，被告只是被挂靠公司，原告未能举证证明死者陈某球与被告存在劳动关系，故驳回四名原告的仲裁请求。随后，四名原告向广东省台山市人民法院提起诉讼要求确认劳动关系。2017年6月16日，江门市中级人民法院作出民事裁定，认为该案应属海事法院专属管辖，裁定将此案移送广州海事法院审理。广州海事法院根据《最高人民法院关于审理工伤保险行政案件若干问题的规定》第三条第一款第五项规定：个人挂靠其他单位对外经营，其聘用的人员因工伤亡的，被挂靠单位为承担工伤保险责任的单位。故，被告台山市某公司虽不是聘用陈某球的用人单位，但其作为被挂靠单位同样也应承担对死者陈某球的工伤保险责任。判决被告台山市某公司向原告陈某景等支付一次性工亡补助金727,920元、丧葬补助金33,053.50元，合计760,973.50元。一审判决之后，台山市某公司不服，提出上诉。广东省高级人民法院作出二审判决：驳回上诉，维持原判。

被挂靠人作为船舶经营人或者管理人是具有特定身份和特定职责的人，被挂靠人收取管理费并在船舶证书中登记为船舶经营人或管理人，应视为其承诺履行船舶经营人或管理人的职责。根据案件的具体情况，要求被挂靠人在对其履行经营人或管理人职责上的承担相应责任是合理的。而挂靠人作为控制、管理船舶，雇请船员对船舶进行营运，是航运风险的参与者和制造者，应承担因侵权而产生的法律责任。在船舶挂靠经营中，挂靠船舶发生侵权行为，并产生对挂靠关系以外的第三人的损害赔偿责任，

《海商法》第8章对船舶碰撞进行专门规定，但仅规定了碰撞发生后，当事船舶应承担的责任，而对责任主体没有明确规定。除了《最高人民法院关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》第4条明确规定了责任承担主体（船舶碰撞产生的赔偿责任由船舶所有人承担，碰撞船舶在光船租赁期间并经依法登记的，由光船承租人承担）等情形外，可判令挂靠人和被挂靠人承担连带责任。

案例二原告某高速公路公司诉被告某船务公司、杨某船舶触碰桥梁损害赔偿纠纷案。2007年6月15日，广东省佛山市九江大桥发生船长石某涉嫌驾驶“南桂机***”号运沙船触碰九江大桥造成断裂事故，致使该桥桥面坍塌约200米，酿成4辆汽车坠江、8人死亡的特大交通事故。船长石某于8月2日被海珠区检察院以涉嫌交通肇事罪批捕。涉案船舶是一艘钢质自卸砂船，登记的船舶所有人为被告杨某，登记的船舶经营人为被告某船务公司。原告某高速公路公司是九江大桥业主，因大桥被撞断后交通中断，无法收取到任何车辆通行费，起诉被告某船务公司、杨某赔偿原告损失。审理时被告杨某辩称事故发生前已将船舶光租给案外人陈某，但未办理登记手续。广州海事法院认为被告杨某的辩称不能对抗作为被侵权人的原告。根据《中华人民共和国民法通则》第一百零六条第二款规定，被告杨某应对其所有的“南桂机***”轮撞塌九江大桥承担赔偿责任。某船务公司作为登记的船舶经营人，根据交通部《关于整顿和规范个体运输船舶经营管理的通知》第二条第（四）项规定，作为登记经营人和挂靠单

位，本案并无证据证明某船务公司确有健全的的安全管理制度且切实履行了对案涉船舶的安全管理责任，可认定其违反了法定义务，也存在过错，应承担连带赔偿责任。广州海事法院判决被告某船务公司、杨某连带赔偿原告某高速公路公司车辆通行费收入损失 19,357,500.96 元。被告杨某不服该判决，向广东省高级人民法院上诉称：杨某已将该轮光租给陈某，杨某未参与该轮的经营管理，不应被认定为责任主体和承担损害赔偿责任。广东省高级人民法院认为本案并无涉案船舶光船租赁登记的证据，杨某仅提交船舶租赁合同，但无法证明该合同的实际履行情况。杨某作为案涉船舶所有人，在不能提供充分证据证明该轮于事故发生时由他人实际控制的情况下，应承担举证不能的不利后果，故一审判决并无不当。船舶营运涉及重大公共安全问题，登记的船舶所有人和登记的船舶运输经营人对此均负有责任。广东省高级人民法院作出二审判决：驳回上诉，维持原判。

五、船舶挂靠经营下侵权之诉中明确第三人范围。

关于船舶所有权的相关规定，从我国现行的法律法规来看，主要是《物权法》（现《民法典·物权编》）、《海商法》和《船舶登记条例》。《物权法》第 24 条（现《民法典·物权编》第 225 条）规定：“船舶、航空器和机动车等物权的设立、变更、转让和消灭，未经登记，不得对抗善意第三人”；《海商法》第 9 条规定：“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”；《船舶登记条例》第 5 条规定，“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”。根据以上规定,可知我国法律法规对船舶所有权的公示方法为登记,也就是说,如果实际取得船舶所有权的当事人未办理船舶所有权取得、变更登记,则登记在册的船舶所有权人要对外承担责任。在船舶挂靠的情况下,一艘挂靠船舶往往同时存在两个所有权人,即登记公示的所有权人和实际的所有权人,这种登记所有权人与实际所有权人不一致是船舶挂靠经营在法律意义上的基本矛盾,导致相关海商事纠纷中的法律关系复杂化。一旦被挂靠人陷于民事纠纷被要求赔偿,所有权登记在被挂靠人名下的挂靠船舶是否属于其责任财产?

挂靠人作为船舶的实际所有人,具有对世性,可以要求被挂靠人或第三人或同时要求二者承担侵权责任。通常,挂靠人会将被挂靠人与第三人作为共同被告起诉,第三人也可能基于善意取得制度取得挂靠船舶的物权,这时,挂靠人就不能追回挂靠船舶,而只能要求被挂靠人赔偿损失。就第三人问题,在被挂靠人越权处分挂靠船舶的情况下,应该保护善意第三人的利益。由于船舶挂靠存在登记所有权人和实际所有权人,往往会出现被挂靠人越权将挂靠船舶向第三人抵押、出卖,侵害挂靠人、善意第三人利益的风险。根据相关的法律规定,此时如果第三人不知被挂靠人为越权处分,那么应保护善意第三人的利益,该处分对第三人发生法律效力,被挂靠人对挂靠人承担侵权赔偿责任。如果被挂靠人越权处分挂靠船舶,且被挂靠人及第三人都是恶意的,那么双方签订的合同无效,被挂靠人向挂靠人承担侵权责任。《海商法》规定船舶物权变动未经登记不得对抗“第三

人”，《物权法》（现《民法典·物权编》）规定未经登记不得对抗“善意第三人”。《海商法》缺少“善意”二字，导致第三人的范围如何界定成为挂靠人侵权之诉的重要问题。首先，第三人应当为与船舶挂靠人相当的物权的人，二者是竞争关系，是非此即彼的。对抗的内容应当是与登记的船舶物权相关的权利，并且该权利与登记的船舶物权发生了冲突。第二，《海商法》规定的第三人应当为善意第三人。在登记对抗主义之下，恶意第三人能取得抵押权或者所有权，显然与民法的诚实信用原则、法的价值及社会的一般道德观念相悖。第三，“善意”的准据时点，即什么时候作为判定受让人善意的标准。就动产而言，应为交付之时。当然，根据交付的不同方式，对交付时间的认定略有不同。第四，“善意”应当为不知道让与人无权让与，即对其前手交易的瑕疵不知情的人，第三人只要对交易有一般的注意，就是善意人。至于如何认定其注意程度，是一个政策判断问题。一般认为，应当考虑当事人、标的物的价值、买卖方式等因素综合判定。

《物权法》第 106 条（现《民法典·物权编》第 311 条）第 1 款规定了善意取得的构成要件，若第三人为恶意，则其不能适用善意取得制度，应当返还原物或赔偿损失，或将挂靠船舶的权利恢复原状。实践中，存在挂靠船舶所有权证书记载船舶共有的情况。《物权法》第 97 条（现《民法典·物权编》第 301 条）规定：“处分共有的不动产或者动产以及对共有的不动产或者动产作重大修缮的，应当经占份额三分之二以上的按份共有人或者全体共同共有人同意，但共有人之间另有约定的除外。”若被挂靠人对船

船享有三分之二以上份额，第三人在满足《物权法》第 106 条（现《民法典·物权编》第 311 条）的基础上，构成善意；若被挂靠人所占份额小于三分之二，第三人在受让时应有对船舶所有权的谨慎审查义务，此时第三人不构成善意取得。

关于被挂靠人与第三人均承担责任的情况下责任分配问题，挂靠人可依据《侵权责任法》第 8 条（现《民法典·侵权责任编》第 1168 条）规定，要求被挂靠人与第三人承担连带责任。关于被挂靠人与第三人之间的内部责任，要根据二者的过错程度或者责任大小确定。例如，被挂靠人与第三人存在恶意串通，在不能区分二者责任大小时，应当平均承担赔偿责任；若第三人存在疏忽过失，其承担的责任可能相对较小。在被挂靠人与第三人恶意串通的情况下，挂靠人还可以依据《合同法》第 52 条第 2 项、第 59 条（现《民法典·总则编》第 154 条、第 157 条）主张被挂靠人与第三人签订的合同无效，要求二者将挂靠船舶返还。

在被挂靠人陷入与挂靠船舶无直接关联的纠纷的情况下，除了与船舶所有权或者占有有关的请求，第三人有权扣押被挂靠人所有的其他船舶，包括挂靠在其名下的船舶。此时，将对挂靠船舶的实际所有人带来非常不利的影响。根据《海事诉讼特别程序法》第十七条第三款的规定，挂靠人可以以利害关系人的身份，对海事请求保全提出异议，由于可以扣押姊妹船的海事请求不涉及具有支配力的物权或类似权利，通过披露船舶挂靠协议，挂靠人可以主张自己实际所有权人的身份，并主张其享有的物权可以

对抗海事请求人。法院经审查，认为挂靠关系成立的，应当解除对挂靠人财产的保全。这种处理方法在一定程度上更有利于保障挂靠船舶实际所有权人的利益，且能有效防范被挂靠人经营不善或者故意侵犯实际所有权人财产的风险。